I. Austr.
36

I. Austr.
36 h

Lützenau

6

Erklärung

des mit Allerhöchster Entschließung vom 30. Jänner 1847
genehmigten österreichischen

Eisenbahn-Polizeigesetzes

unter Anführung der darauf Bezug habenden

einschlägigen anderweitigen Gesetze.

Von

Alois Edlen von Lützenau,

k. k. n. ö. Kreiskommissär.

Wien, 1848.

Braumüller und Seidel,

k. k. Hofbuchhändler.

222 - 13.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Gedruckt bei A. Strauß's sel. Witwe & Sommer.

Inhalt.

	Seite
Einleitung	1
Polizeigesetz für Eisenbahnen	5
Verpflichtungen der Unternehmungen und ihrer Angestellten .	6
Vorschriften für diejenigen, welche von der Bahn Gebrauch machen, oder sonst mit der Bahnanstalt in Beziehungen treten	44
Verantwortlichkeit	64
Aufsicht	76
Strafbestimmungen	85
Verfahren	115

Einleitung.

Seit dem Jahre 1837, wo die Eröffnung der ersten Strecke einer mittelst Dampfkraft in Betrieb gesetzten Eisenbahn, nämlich der dem Wechselhause S. M. v. Rothschild zu erbauen bewilligten, mit dem Namen Kaiser Ferdinands Nordbahn beehrten Bahn in den österreichischen Staaten Statt fand, hatte das Eisenbahnwesen in dem Kaiserstaate eine so bedeutende Ausdehnung erhalten, daß die in dieser Zeitperiode erlassenen Gesetze und Verordnungen, so wie sie im Laufe dieses Zeitraumes durch die gemachten Erfahrungen erlassen wurden, dem Bedürfnisse nicht mehr entsprachen, einem Bedürfnisse, welches noch dadurch vermehrt wurde, daß die höchste Staatsverwaltung die Verbindung der einzelnen Provinzen der Monarchie durch Eisenbahnen nicht mehr dem alleinigen Einwirken von Privaten überließ, sondern aus eigenen Mitteln die wichtigsten Handelsstraßen des Verkehrs zwischen dem Inlande und mit dem Auslande durch Eisenbahnen zu verbinden den Entschluß faßte, und bereits einen großen Theil

dieser Bauten auch ausgeführt hat. In dem Maße, als einzelne Strecken der von der Staatsverwaltung zu bauen unternommenen Eisenbahnen in Betrieb gelangten, stellte es sich als zweckmäßig heraus, diesen Betrieb Einzelnen oder Privat-Gesellschaften zu überlassen, und sollte das Publicum gegenüber diesen Betriebsunternehmungen, und umgekehrt, auch die Betriebsunternehmer vor Übergriffen des Publicums sicher gestellt seyn, so war die Erlassung eines allgemein bindenden *) Gesetzes nothwendig, welches das beiderseitige

---

*) In anderen Staaten sind schon früher solche Polizei-Reglements erlassen worden, welche aber nur für einzelne Bahnen Geltung haben.

So in der preußischen Monarchie:

a) für die Berlin-Potsdamer Bahn vom 19. Jänner 1839.

b) für die Magdeburg-Leipziger Bahn vom 30. Juli 1839 und Nachtrag vom 20. Jänner 1841.

c) für die Berlin-Anhalt'sche Bahn vom 26. Mai 1841.

d) für die Düsseldorf-Elberfelder Bahn vom 29. Juni 1841.

e) für die Rhein'sche Bahn vom 10. Juli 1841.

f) für die Berlin-Stettiner Bahn ist das Bahnpolizeigesetz der Berlin-Anhalt'schen Bahn vorläufig in Kraft gesetzt.

g) hinsichtlich der Berlin-Frankfurter Eisenbahn ist durch Ober-Präsidial-Verfügung vom 2. October 1842 bestimmt, daß bis zum Erscheinen des Bahn-Polizei-Reglements einige ertheilte allgemeine Vorschriften zu beachten sind. (Siehe hierüber Friedrich Wilhelm Freiherr von Reden's Werk: „Die Eisenbahnen Deutschlands.")

Im Königreich Baiern besteht für die Münchner-Augsburger Bahn die Polizeiordnung vom 30. August 1839, dann vom 6. September 1842. (Siehe Eisenbahnzeitung vom 3. December 1845.)

Im Königreich Hanover das Gesetz vom 30. September 1843. (Siehe Eisenbahnzeitung vom 29. October 1843.)

Über die Fragen der Eisenbahn-Polizei erwähnt Freiherr von Reden nachstehende Werke:

Interesse sicher stellend, auch noch den Zweck vor Augen halten mußte, den Eigenthümer des Betriebsobjectes, die hohe Staatsverwaltung, vor Schaden und Nachtheil zu bewahren und dem Dienste auf Eisenbahnen jenen geregelten Gang zu geben, den man bei Unternehmungen des Staates zu erwarten berechtiget war. War hiernach der Zweck und die Nothwendigkeit dieses Gesetzes anerkannt, so konnte von dem besonnenen, aber zeitgemäßen Fortschreiten der österreichischen Gesetzgebung das Erscheinen eines solchen Gesetzes mit Zuversicht erwartet werden, welches nun auch wirklich erfolgt, und der n. ö. Regierung mit dem h. Hofkanzleidecrete vom 7. März l. J., Z. 5805 bekannt gemacht worden ist.

Die Erklärung desselben unter Beziehung oder Beifügung früherer auf diesen Gegenstand Bezug habender und noch giltiger Gesetze

---

Réglement général sur l'exploitation du Chemin de Fer belge Tit. I. Service de l'Entretien et de la Police de la Route du 1· Septembre 1838.

Husson, Traité de la Législation de Travaux publics en France, Tome II. Chap. 6.

Chemin de fer. Paris 1841. Bineau, Chemins de fer d'Angleterre Législation: Police du Chemin. Paris 1840.

Whishaw, The Railways of Great Britain and Ireland. Handing Ordres of the House of Lords and of Commons relative to Railway Bills, — London 1840.

Chevalier, Histoire et descriptions de Voies de Communication aux Etats Unis. Paris 1846.

Hanseman. Kritik des preußischen Eisenbahngesetzes.

Camphausen. Versuch eines Beitrages zur Eisenbahngesetzgebung. Köln 1838.

und Declaratorien, dann der, anderen Zweigen der Gesetzgebung angehörigen aber auf das Eisenbahnwesen anwendbaren Gesetzesstellen ist die Aufgabe, die ich mir gesetzt habe. Die Ordnung, die ich mir hiebei vorzeichnete, war die, die Gesetzesparagraphe wörtlich anzuführen, sodann aber die Erläuterung folgen zu lassen.

Polizeigesetz für Eisenbahnen.

Zum Schutze des Verkehres auf den Eisenbahnen, welche mittelst Dampfkraft betrieben werden, und zur Erhaltung der bei dem Betriebe nothwendigen Ordnung und Sicherheit haben Se. Majestät mit allerhöchster Entschließung vom 30. Jänner 1847 angeordnet, das gegenwärtige Gesetz zu erlassen, und befohlen, daß dasselbe in den allerhöchsten Staaten, wo solche Eisenbahnen bereits bestehen, oder noch errichtet werden, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen, vom Tage der Kundmachung an, genau und in so lange beobachtet werde, bis weitere Wahrnehmungen und Erfahrungen die Erlassung anderer Bestimmungen nothwendig oder räthlich machen.

Durch diesen Eingang ist der Zweck dieses Gesetzes deutlich ausgedrückt. Er ist ein zweifacher, nämlich: a) Erhaltung der Ordnung und b) die Sicherheit des Verkehrs. Das Gesetz selbst erstreckt sich nur auf solche Eisenbahnen, welche mittelst Dampfkraft betrieben werden, und hat daher auf Eisenbahnen, welche mittelst Pferdekraft oder auf andere Weise betrieben werden, keine Anwendung. Bei diesen letzteren wird sich daher nach jenen Vorschriften benommen werden müssen, welche für sie speciell erlassen worden sind, wie z. B. bei der Pferd-Eisenbahn von Budweis nach Gmunden, oder nach den allgemeinen Straf- und Civil- und politischen Gesetzen, dort wo keine speciellen Vorschriften für eine derlei Eisenbahn erlassen worden sind. Es erstreckt sich aber nicht nur auf alle bereits bestehenden Eisenbahnen, welche mittelst Dampfkraft betrieben werden, sondern auch

auf solche, welche noch errichtet werden, insoferne sie sich in dem Bereiche der österreichischen Monarchie mit Ausnahme der sogenannten nicht conscribirten Länder, Ungarn und Siebenbürgen, befinden.

Dieser Eingang enthält weiters den bei allen österreichischen Gesetzen beobachteten Grundsatz, daß das Gesetz auf die vor dessen Kundmachung vorgekommenen Fälle keine Anwendung finde, in seinem Schlußsatze endlich die bei einem noch so jugendlichen Institute eben so natürliche, als für die stete Wachsamkeit der Staatsverwaltung auch in dieser Richtung zeugende Zusicherung, nach gesammelten Erfahrungen und Wahrnehmungen andere Bestimmungen zu erlassen.

Verpflichtungen der Unternehmungen und ihrer Angestellten.

§. 1.

Wenn der Bau einer Eisenbahn oder einer Strecke derselben, zu deren Errichtung eine Privat-Gesellschaft die Bewilligung erhalten hat, und die mittelst Dampfkraft betrieben werden soll, nach dem von den Behörden genehmigten Projecte vollendet ist, und die Bahn oder deren Strecke dem Verkehre eröffnet werden will, so ist, bevor die Eröffnung stattfindet, um die Bewilligung hierzu bei der Landesstelle, in deren Bereich der Betrieb in Wirksamkeit treten soll, für den Fall aber, als der Betrieb gleichzeitig auf dem Gebiete von mehr als einer Landesstelle in Ausführung gebracht werden soll, bei derjenigen Landesstelle, die in dem Standorte der Direction der Gesellschaft ihren Sitz hat, das Ansuchen zu stellen.

Dieser Paragraph, so wie die nachfolgenden 2 und 3 haben lediglich das Verfahren für Privat-Eisenbahnen zum Gegenstande; es ergibt sich aus dem §. 1 aber weiters, daß das vorstehende Polizeigesetz lediglich das Verfahren zum Gegenstande habe, von dem Zeitpuncte an, wo eine Eisenbahn zum Betriebe eröff-

net werden will, daß daher dasselbe jene polizeilichen Maßregeln, welche vor und während des Baues einer solchen Bahn zu beobachten sind, so wie auch die Bedingungen, unter welchen der Bau zu gestatten seyn wird, nicht umfassen. Der Grund hiervon ist einfach der, weil die Gesetzgebung über die zur Erbauung von Eisenbahnen zu erwirkenden Concessionen bereits früher ein eigenes System erlassen hat, in welchem nicht nur die von den Gesuchwerbern nachzuweisenden Umstände, sondern auch das von den Behörden zu beobachtende Verfahren umständlich enthalten ist, und im Nachhange auch das bei den Expropriationen zu beobachtende Verfahren ausdrücklich vorschrieb.

Die dießfälligen Gesetze wurden mit Hofkanzleidecret vom 30. Juni 1838, Z. 15,410, und mit Hofkanzleidecret vom 30. April 1841, Z. 12,773, bekannt gemacht *).

---

*) Die citirten Gesetze lauten folgendermaßen:

a. Hofkanzleidecret vom 30. Juni 1838, Z. 15,410, n. ö Regierungsverordnung vom 4. August 1838, Z. 42,612 (P. G. S. für Niederösterreich.)

Se. Majestät haben mit den allerhöchsten Entschließungen vom 29. December 1837 und 18. Juni 1838 die in der Anlage enthaltenen allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessions-System zu genehmigen, und zugleich zu befehlen geruhet, daß dieselben den Behörden Sr. Majestät als Directive zu dienen haben; daß die hiernach im Interesse der Staatsverwaltung sich ergebenden Vorbehalte den künftigen Concessionen ausdrücklich einzuschalten seyen, und daß übrigens jeder einzelne Concessions-Werber, wenn demselben eine vorläufige Bewilligung ertheilt worden ist, von den Behörden streng zu verpflichten sei, daß er die zur Abnahme von Actien sich meldenden Subscribenten und Actionäre bei der an dieselben ergehenden Aufforderung zur Theilnahme an der Unternehmung möglichst vollständig von den, aus ihrem Beitritte hervorgehenden Verbindlichkeiten, und von den, einer solchen Unternehmung bevorstehenden Bedingungen in Kenntniß setze, zu welchem Ende die Behörden auch dem Concessions-Werber den Umfang der Verpflichtungen und Bedingungen mit möglicher Umständlichkeit zu bezeichnen, oder wenigstens im Allgemeinen anzudeuten haben.

Übrigens haben Se. Majestät bereits mit einem allerhöchsten Cabinetsschreiben vom 25. November 1837 zu erklären geruhet, daß Allerhöchstdieselben zwar der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten wissen wollen, Eisenbahnen auf eigene Rechnung zu erbauen oder zu betreiben, daß jedoch Allerhöchstdieselben in dem gegenwärtigen Zeitpuncte davon keinen Gebrauch zu machen beschlossen haben.

Dieser §. bestimmt weiters die Behörde, bei welcher um die Bewilligung zur Eröffnung einer Eisenbahnstrecke einzuschreiten ist. Es

---

Beilage.

§. 1.

Eisenbahnen, welche bloß für den eigenen Gebrauch des Unternehmers, und nicht für jenen des Publicums bestimmt sind, und welche zugleich nur auf eigenem Grunde erbaut werden, bedürfen außer dem durch die allgemein bestehenden Gesetze vorgeschriebenen Bauconsense keiner besonderen eigens hierauf gerichteten Bewilligung der Behörde.

Eisenbahnen dagegen, welche für den allgemeinen Gebrauch des Publicums bestimmt sind, können nur in Folge einer besonderen Bewilligung der Staatsverwaltung angelegt werden, welche letztere sich zugleich die besondere Beaufsichtigung dieses Zweiges der Betriebsamkeit vorbehält.

§. 2.

Die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen wird den Privaten und ihrer Berechnung des Vortheils und des Ertrages, welchen sie hiervon mit Wahrscheinlichkeit erwarten können, überlassen, und denselben hierbei keine andere Beschränkung auferlegt, als welche wichtigere öffentliche Interessen erheischen.

In dem Falle, wo mehrere denselben Bahnzug erwählende Privatunternehmer zu gleicher Zeit mit ihren Gesuchen um Bewilligung hierzu zusammen treffen, ist sich in der Regel für jenen zu entscheiden, welcher dieselbe Bahnrichtung in einer längeren Ausdehnung verfolgen will. Wegen besonderer Rücksichten auf die Persönlichkeit der Bewerber oder auf die Art, wie sie die Unternehmung in Ausführung bringen wollen, kann jedoch einem Einzelnen die Bewilligung entweder ganz versagt, oder nur unter mehreren beigefügten beschränkenden Bedingungen ertheilt werden.

Den Behörden bleibt es übrigens vorbehalten, bei dem Zusammentreffen mehrerer gleich geeigneter Bewerber um dieselbe Eisenbahnunternehmung die Concurrenz unter denselben zu eröffnen, und jenem Bewerber den Vorzug einzuräumen, welcher die geringste Dauer der Concession oder sonstige mindere Vorrechte anspricht, oder sich zur Bestimmung geringerer Tariffspreise anheischig macht.

§. 3.

Zur Errichtung von Eisenbahnen ist eine zweifache, von der allerhöchsten Schlußfassung abhängige Bewilligung erforderlich:

a) Eine vorläufige provisorische zur Veranstaltung aller Vorbereitungen, die zur künftigen Ausführung der Unternehmung nöthig sind, wobei eine angemessene Zeitfrist festgesetzt wird, binnen welcher diese Vorbereitungen vollendet seyn müssen.

Diese vorläufige Bewilligung gewährt einstweilen ein Vorrecht vor

ist die Landesstelle der Provinz, in welcher die zu eröffnende Eisenbahnstrecke gelegen ist. Auch für den Fall, als die zu eröffnende

---

anderen Privaten, welche sich später für dieselbe Unternehmung melden könnten.

b) Eine definitive Bewilligung zur wirklichen Ausführung der Unternehmung.

Die vorläufige Bewilligung wird auch einzelnen Personen, die definitive Concession aber in der Regel nur einer bereits gebildeten Actiengesellschaft oder einer fort dauernden moralischen Person ertheilt.

§. 4.

Um die vorläufige Bewilligung zu einer Eisenbahnunternehmung zu erlangen, müssen folgende Vorbedingungen vorhanden seyn.

a) Zur Anlegung der Eisenbahn in der angesuchten Richtung darf zuvor keinem anderen Privaten ein ausschließendes Recht verliehen worden seyn.

b) Die Herstellung der angesuchten Eisenbahn muß überhaupt nützlich und keinem Bedenken unterworfen seyn. Ein solches Bedenken tritt insbesondere auch dann ein, wenn durch die vorgeschlagene Bahnlinie die Errichtung einer anderen diese durchkreuzenden oder mit ihr parallel laufenden Bahn bedeutend erschwert oder verhindert würde, an deren künftigem Zustandekommen der Staatsverwaltung aus commerziellen und anderen öffentlichen Rücksichten viel gelegen ist.

c) Gegen die Modalitäten, unter welchen die Bittsteller die Ausführung bezielen, und welche so vollständig und als zur Zeit möglich anzugeben sind, dürfen in öffentlicher Rücksicht keine Anstände obwalten.

d) Die Bittsteller müssen nach ihren persönlichen und äußern Verhältnissen dazu geeignet erscheinen, damit ihnen die Veranstaltung der dießfälligen Vorbereitungen anvertraut werden könne.

§. 5.

Durch die vorläufige Bewilligung erhalten die Bittsteller das Recht, auf ihre Kosten alle erforderlichen Vorbereitungen in Absicht auf die Aufbringung der nöthigen Geldmittel die Bildung eines Actienvereines, und die Vorerhebungen für die künftige Ausführung des Baues und des Transportes vorzunehmen, wobei sie über ihr Ansuchen von Seite der Behörden durch Mittheilung ämtlicher Notizen jede, den bestehenden Verwaltungsgrundsätzen entsprechende Hülfe und Unterstützung erhalten werden.

Dagegen übernehmen die Bittsteller nachstehende Verpflichtungen:

a) Sie haben die nöthigen Fonde entweder aus eigenem Vermögen oder durch Privatsubscription aufzubringen, und das Vorhandenseyn derselben nachzuweisen, nebstbei aber den Actienplan und die einstweilen im Wege eines Vereines der Theilnehmer entworfenen Statuten vorzulegen.

Die von den Bittstellern im Einverständnisse mit ihren Theilnehmern

Strecke das Gebiet zweier Länderstellen berührt, ist in diesem §. vorgesorgt. Nach der dießfälligen Textirung scheint es zweifelhaft:

---

bearbeiteten Statuten sammt Actien-Plane sind von den Behörden einer allseitigen und gründlichen Prüfung zu unterziehen.

Bei dieser Erörterung sind jene Bestimmungen, welche über die entsprechendste Art der Einrichtung solcher Privat-Vereine im Allgemeinen schon entweder erlassen worden sind, oder künftig werden gegeben werden, genau zu berücksichtigen, und zur Befolgung vorzuschreiben, nebstbei aber auch der Gesellschaft jene Modalitäten zur freiwilligen Annahme anzudeuten, welche von den Behörden für das Gedeihen der Unternehmung und insbesondere mit Hinsicht auf die besondere Natur der einzelnen Unternehmung als zuträglich erkannt werden. Rücksichtlich des Actien-Planes ist die Zustimmung der Finanz-Verwaltung einzuholen, die Genehmigung der Statuten und des Actien-Planes aber von der politischen Hofstelle mit dem Vorbehalte aller jener Änderungen zu ertheilen, welche durch die später nachfolgende definitive Concession zur Eisenbahn-Unternehmung selbst verfügt, oder in deren Folge als zweckmäßig anerkannt werden sollten.

Erst nach dieser erhaltenen Genehmigung darf der Actien-Verein in öffentliche Wirksamkeit treten, und im eigenen Namen handeln.

b) Die Bittsteller und der an ihre Stelle folgende Actien-Verein haben zu bewerkstelligen, daß alle erforderlichen Vorerhebungen innerhalb der vorgezeichneten Frist mit möglichster Genauigkeit vollendet seyen, namentlich hat der Actien-Verein das Gesuch um die definitive Bewilligung zur Ausführung der Unternehmung und um die Ausfertigung einer Concessions-Urkunde, dann ein näher ausgearbeitetes Project über die ganze Unternehmung nebst den Voranschlägen über die Kosten und Erträgnisse zu überreichen.

Vorerwähnte Bestimmungen finden auch nach Thunlichkeit auf bereits gesetzlich gegründete moralische Personen, so weit sie eine Eisenbahn errichten wollen, ihre Anwendung.

§. 6.

Im öffentlichen und in dem eigenen Interesse der Privaten, haben die Behörden bei Prüfung des Actien-Planes und Statuten-Entwurfes ihr Augenmerk dahin zu richten, daß die angetragene Unternehmung ernstlich gemeint, und nicht eine Vorspiegelung sei, um die Actien zu einem Börsespiele zu mißbrauchen; deßhalb sind folgende Vorsichten zu beobachten:

a) Der im §. 5 sub a ausgesprochenen Verpflichtung zu Folge, hat die Behörde für jede einzelne Unternehmung eine Summe festzusetzen, welche durch die Theilnehmer schon bei Vorlegung des Entwurfes zu den Actien-Vereins-Statuten zugesichert seyn muß.

b) Der Actionär, welcher die erste Einzahlung geleistet hat, bleibt, wenn

a) Was hat zu geschehen, wenn in dem Standorte der Direction der Gesellschaft eine Landesstelle ihren Sitz nicht hat? Z. B.:

er auch den erhaltenen Actien-Interims-Schein an jemand Andern veräußert, noch immer für die ferneren Ratenzahlungen so lange in Haftung, als die Umschreibung des Interims-Scheines an den neuen Besitzer von der Gesellschaft nicht gut geheißen worden ist.

Die vor der erfolgten gänzlichen Einzahlung des Actien-Betrages ausgestellten Interims-Scheine bleiben von jeder Notirung auf der Börse und von dem gesetzlichen Verkehre durch Sensale ausgeschlossen.

§. 7.

Das von dem Actien-Vereine oder einer fortdauernden moralischen Person vorgelegte Project zur Erbauung der Eisenbahn selbst ist, bevor dasselbe zur Erlangung der Concession der allerhöchsten Schlußfassung überreicht werden kann, einer sorgfältigen Prüfung zu dem Ende zu unterziehen, damit das Bauwerk selbst, und dessen Einzelnheiten, so weit letztere bekannt sind, nichts enthalten, was in irgend einer öffentlichen Rücksicht beanständet werden könnte, und hiernach unzuläßig oder einer Modification bedürftig wäre.

Diese Prüfung ist in jedem einzelnen Falle einer eigenen, bei der politischen Landesstelle niederzusetzenden Commission mit Zuziehung von Militär- dann technischen und mercantilen Sachverständigen und Abgeordneten der einschlägigen Behörden zu übertragen.

Die Vorsichten, welche von den Behörden mit Hinsicht auf die bereits gemachten Erfahrungen und technischen Entdeckungen als nothwendig oder besonders entsprechend erkannt werden, um die allgemeine Sicherheit zu bewahren, und namentlich benachbarte Gebäude, öffentliche Straßen und Brücken, oder die von der Eisenbahn Gebrauch machenden Personen vor Beschädigungen zu schützen, sind mit näherer Angabe oder wenigstens mit allgemeiner Andeutung unter die Bedingungen der Concession aufzunehmen, oder der Eisenbahn-Unternehmung nachträglich zur Pflicht zu machen.

Dahin gehören insbesondere die Vorsichtsmaßregeln gegen Feuersgefahren, die Bezeichnung der Spur- und Geleisweite, des zuläßigen Maßes der Krümmungen der Bahn 2c. 2c.

§. 8.

Der Umfang der Rechte, welche durch die Concession mehr oder weniger ausgedehnt zugestanden werden, wird durch nachfolgende Bestimmungen bezeichnet:

a) Die Eisenbahn-Unternehmung erhält das Recht, eine Eisenbahn auf der durch die Anfangs- und Endpuncte bezeichneten, und durch die Angabe der vorzüglichsten Zwischenpuncte näher bestimmten Bahnlinie zu erbauen, wie auch Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Bau-Mate-

Es will eine Privat-Eisenbahnstrecke im Gebiete des Laibacher und steiermärkischen Guberniums dem Betriebe eröffnet werden, der Sitz

---

rialien für die Zeit, bis zum vollendeten Baue zu errichten, jedoch mit der Verbindlichkeit, die Baupläne der vorläufigen Prüfung und Genehmigung der Behörden zu unterziehen.

Dem zu Folge ist keinem Andern gestattet, eine andere dieselbe Bestimmung habende Eisenbahn für den Gebrauch des Publicums zu errichten, bei welcher es lediglich darauf abgesehen ist, dieselben Endpuncte mit einander in Verbindung zu bringen, ohne auf dem Bahnzuge neue, in commerzieller Beziehung wichtige Zwischenpuncte zu berühren.

Der Staats-Verwaltung bleibt es jedoch ausdrücklich vorbehalten, einer anderen nachfolgenden Unternehmung die Bewilligung zur Anlegung einer Zweig- oder in fortgesetzter Verlängerung laufenden Eisenbahn zu ertheilen, ohne daß dagegen von Seite der ersten Unternehmung ein Einspruch erhoben oder eine Ersatzforderung gestellt werden könnte.

Solche Unternehmungen haben die Verpflichtungen auf sich, wegen der wechselseitigen Benützung ihrer Bahnen zu dem Transport-Betriebe ein billiges Einverständniß unter sich zu treffen. Sollte ein solches Übereinkommen nicht zu Stande kommen, so hat die politische Landesstelle, sobald von einem Theile darum nachgesucht wird, als Schiedsrichter einzuschreiten.

b) Einer gemeinnützig erkannten Eisenbahn-Unternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemäßheit des §. 365 des allg. bürg. Gesetzbuches, jedoch nur in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung für unumgänglich nothwendig erkannt werden.

Das Erkenntniß hierüber steht der politischen Landesstelle zu.

Wegen der angemessenen Entschädigung, welche für das in Anspruch genommene Privat-Eigenthum zu leisten ist, soll vor Allem eine gütliche Ausgleichung versucht werden. Wenn dieses mißlingt, so hat die Eisenbahn-Unternehmung die gerichtliche Schätzung bei der Real-Instanz anzusuchen, und den durch die Schätzung festgesetzten Betrag an den Grundeigenthümer zu bezahlen, oder wenn die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme oder wegen anderer Hindernisse nicht geschehen kann, zur Real-Instanz zu erlegen, wornach sie an dem Beginne des Baues in dieser Rücksicht nicht mehr gehindert werden darf. Sind jedoch bei der Schätzung nicht alle Vorschriften der Gerichtsordnung über den gerichtlichen Augenschein beobachtet worden; so bleibt den Grundeigenthümern, die auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu haben glauben, der Weg Rechtens vorbehalten. Auf gleiche Art ist auch für die bloß vorübergehende Benützung des fremden Eigenthumes dem, an dem Gebrauche seines Eigenthumes gehinderten Privaten die angemessene Vergütung zu leisten.

der Direction der Gesellschaft aber ist in Klagenfurt. Ich zweifle nicht, daß in diesem Falle die Eröffnungsbewilligung bei dem Laibacher Gu=

---

c) Wenn der bewilligte Bahnzug ein öffentliches Gut durch= oder überschreitet, so liegt es der Unternehmung ob, dieses nach jedesmaliger Anordnung der Behörden in solchen Bauvorkehrungen zu bewerkstelligen, durch welche der entzogene Theil dem allgemeinen Gebrauche durch eine andere Herstellung wieder vollkommen ersetzt, und sonst allen daraus zu besorgenden öffentlichen Nachtheilen vorgebeugt wird.

d) Wenn die Eisenbahn über eine öffentliche Brücke, oder einen öffentlichen Damm geführt wird, so hat sich die Unternehmung wegen des Gebrauches dieser Anstalten gehörig abzufinden.

e) Die Unternehmung enthält das ausschließende Recht, auf ihrer Bahn Personen und Sachen aller Art mit Zugvieh oder anderer Kraft zu transportiren, die Preise nach Umständen festzusetzen; doch ist der dießfällige Preis=Tariff öffentlich kund zu machen, und bleibt es der Staats=Verwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 Procent der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahn=Unternehmung ist verpflichtet, auf Begehren der Postgefälls=Verwaltung alle Briefe, Schriften und Amtspackete ohne Vergütung zur Transportirung zu übernehmen.

Die Beförderung der übrigen, bei den Postämtern aufgegebenen Poststücke liegt der Eisenbahn=Unternehmung nur gegen ein Entgelt ob, in Ansehung dessen mit der Postgefälls=Verwaltung das Übereinkommen zu treffen, und dabei als Richtschnur anzunehmen ist, daß die Privaten für dergleichen mittelst der Postanstalt aufgegebenen Frachtstücke keine größere Zahlung zu leisten haben, als wenn diese Frachtstücke der Eisenbahn unmittelbar zur Beförderung übergeben worden wären, und daß die Eisenbahn=Unternehmung den 25. Theil (4 pCt.) ihrer hierbei bezogenen Brutto=Einnahme der Postanstalt überlasse.

Eben so steht es der Finanz=Verwaltung zu, bei Personen=Transporten, wenn sie auf Eisenbahnen zwischen solchen Orten Statt finden, welche durch Staats=Postanstalten verbunden sind, dann eine mäßige Gebühr und zwar in Form einer Abfindungs=Summe einzuheben, wenn die Ertragsverhältnisse mit Rücksicht auf die landesüblichen Zinsen, und den bei anderen Industrie=Unternehmungen vorkommenden Ertrag günstig sind. Die Bemessung der Gebühr selbst hat im Einverständnisse mit der politischen Hofstelle zu geschehen.

g) Wenn die Militär=Verwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militär=Effecten von der Eisenbahn Gebrauch zu machen wünschet, so sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hierzu alle zum Transporte dien=

vernium angesucht werden müßte, denn mir scheint, die Absicht der Gesetzgebung sei dahin gegangen, zu bestimmen, daß bei derjenigen

---

liche Mittel gegen Vergütung der sonst allgemein für Private bestehenden Tariffs-Preise sogleich zur Verfügung zu stellen.

§. 9.

Die Dauer einer Eisenbahn-Concession ist in der Regel auf höchstens 50 Jahre mit der beigefügten Bedingung festzusetzen, daß verhältnißmäßige Theile der Bahn in gewissen, für jede Unternehmung besonders auszumessenden mehreren Jahres-Terminen bei sonstigem Erlöschen der Concession vollendet seyn müssen.

Unternehmungen für Bahnen von sehr langer Ausdehnung kann in besonders rücksichtswürdigen Fällen auch eine 50 Jahre überschreitende Dauer der Concession zugestanden werden.

Nach Ablauf der Dauer, oder bei sonstigem Erlöschen der Concession, geht bei jenen Eisenbahn-Unternehmungen, welchen mittelst der Concession das Befugniß zur Expropriation verliehen worden ist, das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über.

In diesem, so wie in jedem anderen Falle, verbleibt aber den Unternehmern das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transports-Geschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Staats-Verwaltung wird jedoch auf den Fall, wenn die Unternehmer in der für die Dauer der Concession bestimmten Zeit ohne ihre Schuld, keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen erlangt haben sollten, billige Rücksicht nehmen, und sich geneigt finden lassen, den Unternehmern die Fortsetzung ihres Transports-Betriebes nach Maßgabe des erlittenen Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten.

§. 10.

Die nächste Folge der erhaltenen definitiven Concession, mit welcher übrigens auch die Actien-Vereins-Statuten in genauen Einklang zu bringen sind, ist das Recht der Unternehmer zur wirklichen Ausführung zu schreiten, wogegen sie verpflichtet sind, die in der Concession aufgenommenen Bedingungen vollkommen zu beobachten, widrigens bei Nichtbefolgung oder Verletzung der dießfälligen Bestimmungen und nach vorausgegangener fruchtloser Warnung und Ahndung die Concession erlischt.

Die Behörden haben über die Erfüllung dieser Bestimmungen sorgfältig zu wachen, und sich von dem Fortschreiten der Unternehmung fortwährend in Kenntniß zu erhalten.

Die politische Landesstelle hat für jede, von einem Actien-Vereine be-

Landesstelle das Ansuchen gemacht werde, in deren Bereich die Direction der Gesellschaft ihren Sitz hat.

---

sorgte Eisenbahn-Unternehmung einen Commissär zu bestellen, dessen Bestimmung es ist, jeden statuten- oder vorschriftswidrigen Vorgang der Unternehmung auf geeignete Art zu verhindern. Ohne auf die Leitung der Geschäfte, oder auf irgend einen Zweig der Gebahrung einen berathenden oder entscheidenden Einfluß zu nehmen, ist derselbe ermächtiget, allen Berathungen beizuwohnen, alle Acten und Rechnungs-Abschlüsse einzusehen, und alle ihm dienlich scheinenden Aufklärungen zu verlangen.

Der Aufwand, welcher für die öffentliche Verwaltung aus der Handhabung der besonderen Aufsicht über die ganze Bahn, und wegen der dießfalls erforderlichen eigenen ämtlichen Vorkehrungen entsteht, ist von der Eisenbahn-Unternehmung vollständig zu vergüten.

---

b. Hofkanzleidecret vom **30.** April **1841**, Z. **12,773**, n. ö. Regierungsverordnung vom **15.** Mai **1841**, Z. **26,513**. (P. G. S. für Niederösterreich.)

Die Behauptung, daß die Directiven über das Eisenbahn-Concessions-System Nr. **8**, ein Ausnahmsgesetz von den Anordnungen des §. **444** des a. b. G. B., rücksichtlich der Erlöschung und Erwerbung von Eigenthumsrechten statuirt haben, ist nicht gegründet.

Bei der in Folge jener Directiven Statt findenden Expropriation zum Behufe einer Eisenbahn-Unternehmung geht das Eigenthum des betreffenden Grundes allerdings auf eine der im §. **444** bezeichneten Arten, nämlich durch d a s G e s e tz verloren, welches §. **365** die Bestimmung enthält, daß, wenn es das allgemeine Beste erheischt, ein Mitglied des Staates gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das vollständige Eigenthum einer Sache abtreten müsse.

Die Bestimmung ist in den erwähnten Directiven nur auf die für gemeinnützig anerkannten Eisenbahn-Unternehmungen ausdrücklich bezogen und angewendet worden, und weil die Beurtheilung, ob und wann der vom Gesetze vorgesehene Fall eintrete, nur den zur Wahrnehmung des allgemeinen Besten aufgestellten Behörden zustehen kann; wurde auch das Erkenntniß über die Zulässigkeit der von einer Eisenbahn-Unternehmung angesprochenen Expropriation der politischen Landesstelle vorbehalten.

Mit diesem Ausspruche ist jedoch in der Regel die Wirksamkeit der politischen Behörde in Expropriations-Fällen beschlossen, er gewährt den, nach §. **424** des allg. b. G. B. erforderlichen Titel zur Erwerbung des Eigenthums, welches aber so fort gemäß den, im **5.** Hauptstücke des a. b. G. B. festgesetzten Bestimmungen, und nach vorläufiger Erfüllung der in den Eisenbahn-Concessions-Directiven §. **8** enthaltenen Bedingungen, erst wirklich erworben werden muß.

b) Was hat zu geschehen, wenn z. B. die Direction einer Unternehmung, welche eine Strecke in dem Gebiete der Provinzen Mähren und Böhmen oder Galizien dem Verkehr eröffnen will, in Wien ihren Sitz hat. Nach dem Wortlaute des §. 1 wäre das Ansuchen bei der niederösterreichischen Landesstelle zu überreichen, und dennoch dürfte es dem mit den Localverhältnissen mehr bekannten mährischen oder galizischen Gubernium leichter seyn, die in einem solchen Falle ihr in dem §. 2 obliegende Aufgabe zu lösen. Vielleicht auch könnte in einem solchen Falle eine Delegation-Statt finden.

§. 2.

Über dieses Ansuchen ist eine aus politischen und technischen Beamten zusammengesetzte Commission abzuordnen, welche darüber die Untersuchung zu pflegen hat, ob die Bahn und die zu derselben gehörigen Gegenstände, dann die zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlichen Herstellungen und

---

In so fern nun hierin die Vollstreckung des Expropriations-Erkenntnisses besteht, und hierbei eine Amtshandlung der Behörden einzutreten hat, steht dieselbe allerdings nur den competenten Gerichtsbehörden und zwar um so mehr zu, als das Eigenthum unbeweglicher Sachen nur durch die Eintragung des Erwerbungs-Geschäftes in die dazu bestimmten öffentlichen Bücher erworben wird, und es sich somit hier wieder um einen, nur der Gerichtsbehörde zuständigen Act handelt.

So wie aber dadurch der neue Eigenthümer nach §. 441 in den rechtmäßigen Besitz der erworbenen Sache tritt, kommen ihm auch alle zur Erhaltung des Besitzstandes dienenden Rechtsmittel zu, und wie es der politischen Behörde nach §. 344 des a. b. G. B. im Allgemeinen obliegt, bei Besitzstörungen für die Erhaltung der öffentlichen Ruhe zu sorgen, wird dieselbe auch in Bezug auf Eisenbahn-Unternehmungen insbesondere, jeden unerlaubten factischen Vorgang, durch welchen dieselbe in der Ausübung ihrer Rechte beirrt oder gehindert wird, auf wirksame Weise hintanzuhalten haben, wodurch auch der dießfälligen Bestimmung der Concessions-Directiven §. 8 entsprochen ist.

In dieser Art ist der Wirkungskreis der politischen und der Justizbehörden in Expropriations-Fällen überhaupt schon durch die bestehenden Vorschriften genau bestimmt, und das Einschreiten der politischen Behörde zur physischen Übergabe des Grundeigenthums, wenn sie verweigert wird, stellt sich weder als nothwendig, noch in so fern es sich um die Einräumung von Besitz- und Eigenthumsrechten handelt, als zuläßig dar.

Vorsichten in einer Art ausgeführt sind, so wie die Fahrbetriebsmittel und überhaupt alle für den Betrieb erforderlichen Gegenstände in einer solchen Beschaffenheit und Menge zur Verfügung stehen, endlich für die bei dem Eintritte von Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung oder zur Abwendung größerer Gefahren dienlichen Mittel und Geräthe dergestalt Vorsorge getroffen ist, daß ein regelmäßiger, ungestörter und gesicherter Betrieb mit vollem Grunde erwartet, bei Unglücksfällen aber die schleunige Hilfe geleistet werden kann.

In Bezug auf die Betriebsmittel hat insbesondere zur Richtschnur zu dienen, daß der Gebrauch von Locomotiven, welche mit weniger als drei Räderpaaren versehen sind, nicht gestattet ist.

Über die Art der Zusammensetzung der zur Prüfung zu eröffnenden Commission wird wohl die competente Landesstelle entscheiden. Die Bestimmung der nach ihren besonderen Kunstfertigkeiten und Localkenntnissen nothwendigen Organe wird von den besondern Localverhältnissen abhängen. Daß hier die Ortsobrigkeiten kaum übergangen werden können, ist klar.

Die Aufgabe der Commission ist in diesem §. in kurzen Umrissen angegeben, entspringt aber auch aus dem im Eingange des Eisenbahnpolizeigesetzes angegebenen Zwecke desselben, Ordnung und Sicherheit des Verkehrs. Als Gegenstände der Erhebung, welche der Eröffnung jeder Bahnstrecke voran zu gehen haben werden, dürften anzusehen seyn: die Untersuchung, ob die Eisenbahnstrecke so angelegt und ausgeführt wurde, wie das der Concession unterlegte und genehmigte oder abgeänderte Project die Tracirung der Bahn anordnete; ob die Eintheilung der Bahn in ganze, halbe und viertel Meilen, in Haupt- und Mittelstationen Statt gefunden hat, und ob die Eintheilung in Meilen gehörig signalisirt erscheint; die Untersuchung des Unter- und Oberbaues mit Inbegriff der sämmtlichen Bau-Objecte, der Brücken, Stationsgebäude, Magazine, Wächterhäuser, Brunnen, Ausweichplätze, Drehscheiben, Wechsel, Verschluß der Übergangspuncte, dann Warnungszeichen, der Einfriedungen, Barrieren und Säulen, die Untersuchung der Heizapparate in den

Wasserstationen, so wie der zur Aufbewahrung des Brennstoffes nöthigen Räume in den zu dessen Aufnahme bestimmten Stationen, die Erhebung, ob für die nöthige Masse brauchbaren Wassers gesorgt ist u. s. f.

Daß die Locomotive mit nicht weniger als drei Räderpaaren versehen seyn müssen, ist ausdrücklich für nothwendig aufzunehmen befunden worden. Diese Vorschrift bestand übrigens schon nach der mit Regierungs-Circulare vom 10. Juni 1842, Z. 34,610 (P. G. S.) bekannt gemachten höchsten Entschließung vom 7. Juni 1842.

Daß die Dampfkessel der zu benützenden Locomotive nach Vorschrift des neuesten Gesetzes über Dampfkesselproben (allerh. Entschließung vom 25. November 1843, Regierungs-Circulare vom 26. Juni 1845, A. P. G. S.) geprüft und tauglich erkannt seyn müssen, versteht sich von selbst.

§. 3.

Nach Maß des Erfolges der Untersuchung hat die Landesstelle die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes zu ertheilen, oder die Bedingungen vorzuzeichnen, welchen vor der Eröffnung Folge zu leisten seyn wird.

Daß gegen die von der Landesstelle verweigerte Eröffnung oder gegen die zu deren Eröffnung gemachten Bedingungen der Unternehmung ein Recursrecht und zwar an die k. k. vereinigte Hofkanzlei zustehe, dürfte eben so wenig einem Zweifel unterliegen, als daß, in so ferne die Eröffnung noch an die Erfüllung gewisser Bedingungen geknüpft wird, eine neuerliche Localuntersuchung angeordnet werden kann. Vor Publicirung dieses Gesetzes war die Eröffnung neuer Bahnstrecken an die Bewilligung der vereinigten Hofkanzlei gebunden. (Hofkanzleidecret vom 31. August 1841, Z. 26,452, n. ö. Regierungsverordnung vom 15. September 1841, Z. 50,066.)

§. 4.

Zum Behufe der Eröffnung des Betriebes der von der Staatsverwaltung erbauten Bahnen ist unter der von der berufenen Behörde zu liefernden Nachweisung, daß alle Er-

forderniſſe für dieſen Zweck erfüllt ſind, die allerhöchſte Entſchließung Sr. Majeſtät einzuholen.

Die hier bezeichnete Behörde iſt die Generaldirection für Staatseiſenbahnen, deren Geſchäftsverfahren und Wirkungskreis in dem Hofkammerdecrete vom 8. März 1842, Z. 9697 und Hofkanzleidecrete vom 22. März 1842, Z. 8390 (A. P. G. S.) *) näher bezeichnet iſt.

---

*) Das erwähnte Geſetz lautet:

Seine k. k. Majeſtät haben mit allerhöchſter Entſchließung vom 23. Februar 1842 der neu errichteten General-Direction für die Staats-Eiſenbahnen, rückſichtlich ihres Geſchäftsverfahrens und Wirkungskreiſes, die in der Beilage *) enthaltenen Grundſätze vorzuzeichnen geruhet.

Seine k. k. Majeſtät haben zugleich angeordnet, daß diejenigen Individuen, welche zu ſyſtemiſirten Dienſtplätzen der General-Direction oder zu techniſchen Verrichtungen, für welche keine Dienſtſtellen ausdrücklich ſyſtemiſirt wurden, nur proviſoriſch oder zeitlich gegen eine Beſtallung oder gegen Taggelder berufen werden, wenn ſie bereits in landesfürſtlichem Dienſte ſtehen, der Rücktritt in die Stelle, die ſie früher bekleideten, nebſt der allenfälligen Vorrückung in die höheren Gehaltsclaſſen oder in höhere Dienſtſtellen bei der Branche, in deren Stande ſie ſich früher befanden, vorbehalten werden ſoll, und daß die erwähnten Individuen, ſobald man ihrer Dienſte bei der General-Direction nicht mehr bedarf, und ſie nicht in der Zwiſchenzeit eine definitive Anſtellung bei derſelben erlangten, in dieſe Stelle zurückverſetzt werden dürfen.

Es unterliegt jedoch die weitere Beſetzung der oberwähnten Stellen keinem Anſtande, ſo wie überhaupt darauf Rückſicht genommen werden ſoll, daß von einem und demſelben Amte nicht ſo viele Individuen abgezogen werden, daß dadurch der Dienſt bei jenem Amte gefährdet werde.

*) Beilage.

Grundſätze über das Geſchäftsverfahren und den Wirkungskreis der General-Direction für die Staatseiſenbahnen.

I.

Beſtimmung und Einrichtung der General-Direction.

1. Die General-Direction iſt als eine ſelbſtſtändige, techniſch-adminiſtrative Behörde zur unmittelbaren Geſchäftsbeſorgung in allen die Staatseiſenbahnen betreffenden Angelegenheiten, und zur Vollziehung der in dieſer Hinſicht allerhöchſt vorgezeichneten Grundſätze eingeſetzt.

2. Aus der Beſtimmung und dem Zwecke der Einſetzung ergeben ſich die Verpflichtungen der Generaldirection, welche jedoch zu mannigfach und

§. 5.

Jede Bahn, für welche die Bewilligung zum Betriebe schon ertheilt worden ist, muß stets im fahrbaren Stande

---

zu umfangreich sind, als daß sie hier in ihrer ganzen Ausdehnung und ihrer Einzelnheit aufgeführt werden könnten. Im Allgemeinen ist die General-Direction verpflichtet, alle Staatseisenbahnen, deren Errichtung von Seiner k. k. Majestät angeordnet wird, auf die zweckmäßigste, dauerhafteste und sicherste Art, mit steter Berücksichtigung der möglichsten Wirthschaftlichkeit, zu bauen, folglich die dazu nöthigen Projecte mit Verläßlichkeit und Genauigkeit zu verfassen, die Grundeinlösungen vorschriftmäßig zu veranlassen, alle Arbeiten, Werke und Bauten, sie mögen zur Construction der Bahn selbst, oder zum Fahrbetriebe erforderlich seyn, in der erwähnten Weise auszuführen, oder für den Fall, als sie im Wege der Privat-Betriebsamkeit unternommen werden, in dieser Art ausführen zu lassen, bei der Übernahme der durch Privat-Unternehmer hergestellten Arbeiten, Werke und Bauten mit Gewissenhaftigkeit und genau auf der Grundlage der Vertragsbedingungen vorzugehen, und auf den Fahrbetrieb selbst jenen Einfluß zu nehmen, der ihr zugewiesen werden wird.

Sie ist verpflichtet, über die Erhaltung der Bahnen im brauchbaren und zum Betriebe vollkommen geeigneten Zustande zu wachen.

Sie ist verbunden, bei denjenigen Vertragsabschlüssen, die der General-Direction nach dem eingeräumten Wirkungskreise zustehen, oder die ihr besonders aufgetragen werden, stets die sichere Erreichung des durch die Vertragsunternehmung zu erzielenden Zweckes im Auge zu behalten, und hiernach die Bedingungen zu regeln, — im Falle, als Lieferungen im Wege der Regie besorgt werden sollten, für die zweckmäßigste Bewerkstelligung derselben, und, wenn durch Privat-Unternehmer gelieferte Artikel übernommen werden, für die Richtigkeit in Bezug auf die übereingekommene Menge und Güte, so wie deren gehörige Aufbewahrung Sorge zu tragen.

Es liegt ihr ob, die Ausweise und periodischen Eingaben, zu deren Verfassung sie angewiesen ist, zur gehörigen Zeit vorzulegen.

Sie ist überhaupt verpflichtet, die Geschäfte, die ihr entweder schon nach ihrer Bestimmung oder dem Zwecke ihrer Einsetzung zu Folge des ertheilten Wirkungskreises obliegen, oder die ihr besonders aufgetragen werden, in Ordnung, mit Eifer, Treue und Verläßlichkeit zu vollführen.

3. Die General-Direction ist dem k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer untergeordnet. Sie hat ausschließend an denselben in allen die Staatseisenbahnen betreffenden Angelegenheiten die Berichte und Äußerungen zu erstatten, und nur von ihm in diesen Angelegenheiten die Aufträge zu empfangen.

erhalten werden, und die der Beförderung entgegenstehenden Hindernisse sind so schleunig als möglich zu beseitigen.

An alle der General-Direction untergeordneten Abtheilungen und Personen erläßt sie Verordnungen und Indorsate.

Mit den Organen, Ämtern und Behörden, welche der General-Direction nicht untergeordnet sind, und welche nicht den Rang der Hofstellen haben, werden die Geschäfte in der Form der Noten und Ersuchschreiben geführet.

Mit den Behörden, welche den Rang der Hofstellen genießen, steht die General-Direction in keiner unmittelbaren Geschäftsverbindung; sie hat in dem Falle, als die Einwirkung einer solchen Behörde erforderlich ist, sich an den k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer mittelst Berichte zu wenden.

Mit der für die Censur in den Angelegenheiten der Staatseisenbahnen bestimmten Hofbuchhaltung hat die General-Direction die Geschäfte in der Form von Noten oder Ersuchschreiben zu behandeln.

Diese Hofbuchhaltung wird angewiesen werden, der General-Direction alle erforderlichen, auf die erwähnten Angelegenheiten Bezug nehmenden Aufschlüsse und Nachweisungen auf Verlangen zu geben und zu verfassen.

Die Zahlungen, sowohl jene der Auslagen für die General-Direction und die untergeordneten Beamten und Angestellten, als die Zahlungen an Baulieferungsunternehmer u. s. w. werden theils bei dem Universal-Cameral-Zahlamte, theils bei den Cameral-Cassen in den Provinzen geleistet werden. Die General-Direction hat daher, so oft es sich um Zahlungen bei dem Universal-Cameral-Zahlamte handelt, wegen der Zahlungsanweisung Bericht an den k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer zu erstatten, wenn aber Zahlungen bei einer Provinzial-Cameral-Casse zu geschehen haben, und die Entscheidung über die Zahlungsbewilligung der General-Direction nach dem eingeräumten Wirkungskreise zusteht, sich mittelst Note an die betreffende Landesstelle, im lombardisch-venetianischen Königreiche an die Cameral-Magistrate, um die Veranlassung der Zahlungsanweisung zu wenden.

In allen Verhandlungen endlich, wo Rechtsfragen einfließen, vor der Abschließung schriftlicher Verträge, und vor dem Beginnen oder Aufgeben eines Rechtsstreites, steht es der General-Direction zu, mit der Kammer-Procuratur der Provinz, wo der Vertrag in Ausführung kommen soll, oder mit der Hofkammer-Procuratur das Einvernehmen zu pflegen.

4. Die Leitung aller die Staatseisenbahnen betreffenden Angelegenheiten

Eben so müssen die zur Bahn gehörigen Gegenstände und Herstellungen, die Fahrbetriebsmittel mit der zur Voll-

---

und der Geschäfte der General-Direction ist ausschließend dem Vorsteher derselben anvertraut. Der General-Director trägt daher die unmittelbare Verantwortlichkeit für Alles, was den Gang der Geschäfte und die Amtshandlungen der General-Direction betrifft. Den übrigen General-Directionsbeamten und Angestellten liegt bloß eine relative Verantwortlichkeit für den ihnen übertragenen Theil der Dienstleistung ob, in welcher Hinsicht der Adjunct der General-Direction insbesondere für die gehörige Besorgung der administrativen Geschäfte unter der obern Leitung des Directors als verantwortlich erkläret wird.

Bei administrativen Gegenständen hat sich der General-Director mit dem Adjuncten, bei technischen Gegenständen hingegen mit den Inspectoren, oder in deren Abwesenheit mit den ihnen zunächst stehenden technischen Beamten zu berathen. Sollten sich in solchen Fällen die Meinungen nicht vereinigen, und es sich um Angelegenheiten handeln, worüber die höhere Entscheidung einzuholen ist, so werden die verschiedenen Meinungen aufzuführen seyn. Betrifft es jedoch Gegenstände, deren Entscheidung im Wirkungskreise der General-Direction liegt, so ist der Vorsteher berechtigt, nach seiner Ansicht unter eigener Verantwortung vorzugehen.

5. Im Falle einer Krankheit, der Abwesenheit oder einer andern legalen Verhinderung des General-Directors gehen alle Obliegenheiten desselben auf den Adjuncten über.

Sollte auch dieser durch eine gesetzliche Ursache verhindert seyn, so ist unverzüglich die Anzeige davon an den k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer zu erstatten, damit von demselben wegen zweckmäßiger Leitung der Geschäfte die Vorkehrung getroffen werde.

6. Die Berichte, so wie die gesammte Amtscorrespondenz werden von dem Director oder dessen Stellvertreter unterfertiget. Alle Geschäftsstücke, Projecte, Kostenüberschläge, Pläne u. s. w. sind von demjenigen, der sie bearbeitete oder verfaßte, zu unterzeichnen, und wenn dieser einem andern Beamten oder Aufgestellten, unter dessen Aufsicht er arbeitet, beigegeben wäre, auch von diesem zu vidiren, und dürfen ohne das beigesetzte »**Expediatur**« des General-Directors oder dessen Stellvertreters nicht ausgefertiget werden.

II.

Wirkungskreis der General-Direction für die Staatseisenbahnen.

7. Die Geschäftsgegenstände der General-Direction theilen sich in Absicht auf ihren Wirkungskreis:

ziehung der festgesetzten Fahrten nöthigen Anzahl, dann alle im §. 2 bezeichneten sonstigen Gegenstände, stets in einem

---

a) in solche, worüber die höhere Genehmigung oder Entscheidung eingeholt werden muß;

b) in solche, worüber die General-Direction aus eigenem Ansehen unmittelbar verfügen kann, und

c) in solche, welche sich auf die Aufsicht über die Geschäftsführung der untergeordneten Organe und über den Fahrbetrieb beziehen.

8. a) Zu den Gegenständen der ersten Classe gehören:

Die Genehmigung der Projecte über die Erbauung der Staatseisenbahnen und die Art der Ausführung derselben; so wie die Bewilligung zur Ausführung aller zur Construction der Bahnen, oder für den künftigen Fahrbetrieb erforderlichen Arbeiten, Werke und Bauten, in so fern es sich nicht um einzelne Objecte handelt, deren Kostenpreis jenen Betrag nicht übersteigt, über welchen die General-Direction selbst zu entscheiden berechtiget ist (Punct 10).

Die Abweichung von der in dem Plane festgesetzten Trace, oder in wesentlichen Puncten von der bei Genehmigung des Bau-Präliminare bestimmten Art der Ausführung, oder von der Summe des Kostenanschlages.

Aufhebung oder Abänderungen solcher Bestimmungen und Normen, welche nicht von der General-Direction selbst nach ihrem Wirkungskreise ausgegangen sind.

9. Die General-Direction hat Bericht zu erstatten, — in allen Gnadensachen, — wenn außerordentliche Fälle eingetreten sind, wodurch das Staatseigenthum einen beträchtlichen Schaden erlitten hat, — über Auslagen, die entweder nicht systemmäßig sind, oder wofür in dem genehmigten Voranschlage keine Vorsehung getroffen ist, wenn sie die Summe von 200 fl. übersteigen, — über den Ankauf von wie immer gearteten Erfordernissen (für die nicht Pauschalien bemessen sind), dann über Herstellungen von Arbeiten, Werken oder Bauten außer dem Wege der öffentlichen Versteigerung oder der Concurrenz mittelst schriftlicher Anbote, — und über Geldanweisungen, zu welchen sich die General-Direction, ohne hierzu durch die Genehmigung der betreffenden Rubrik im Voranschlage, oder durch eine besondere höhere Weisung befugt zu seyn, wegen erwiesener Dringlichkeit und auf dem Verschube haftender Gefahr unter eigener Verantwortung bestimmt gefunden hat.

10. Der höheren Genehmigung sind zu unterziehen:

Die Grundeinlösungen und die Einlösungen der auf den Gründen haftenden Rechte, worüber zwar die vorläufigen Übereinkünfte mit Intervenirung der Provinzial-Kammerprocuratur verabredet werden sollen, die

guten zur Benützung geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande erhalten werden.

Resultate aber in besonders zu bestimmenden Ausweisen und Perioden vorzulegen sind; andere Ankäufe, dann im allgemeinen Verkäufe von Realitäten und Rechten, dann Käufe und Verkäufe von Erfordernissen, wenn der Preis der ersteren den Betrag von **1000** fl. und der Erfordernisse von **2000** fl. übersteigt, oder die Kammerprocuratur Bedenken erhebt, selbst, wenn für die Auslage im Voranschlage vorgesehen, oder der Kauf- oder Veräußerungsact im vorgeschriebenen Wege der Concurrenz geschehen sollte; Pacht- und Miethverträge, wenn der Pachtschilling oder Miethzins **500** fl. übersteigt, — wenn die Verpachtung oder Vermiethung außer dem Wege der öffentlichen Versteigerung Statt finden, — wenn der Vertrag auf länger als **9** Jahre abgeschlossen werden soll, oder die Kammerprocuratur Bedenken erhebt.

Die Lieferung von Arbeiten, die für sich vorzunehmen sind, z. B. der Erdarbeiten u. s. w., dann die Aufführung von Werken und Gebäuden, es möge sich um ganz neue, oder um die Wiederherstellung von bereits bestandenen, durch Feuer oder einen anderen Unglücksfall gänzlich zu Grunde gegangenen Werken und Gebäuden, oder um Reparationen derselben handeln, wenn der Gesammtbetrag der Kosten für die Arbeiten, oder die Werke, oder die Gebäude **3000** fl. übersteigt, selbst wenn für die Auslage im Voranschlage vorgesehen seyn, oder die Lieferung oder Aufführung im Wege der Concurrenz Statt finden sollte.

11. Zu den Gegenständen, worüber Bericht zu erstatten ist, gehören ferner:

Alle Vergleiche über Rechtsstreite, die aus den mit Privat-Unternehmern abgeschlossenen Verträgen oder andern Rechtsgeschäften der General-Direction entspringen.

Die Abschreibung von Verlusten, wenn es erwiesen ist, daß das Staatseigenthum, welches der Verlust traf, durch einen unvermeidlichen Zufall, mithin ohne Jemandens Verschulden zu Grunde ging, in so fern der abzuschreibende Betrag **200** fl. übersteigt.

Die Nachsicht und Abschreibung der aus der Amtshandlung der Buchhaltung entspringenden, die Beamten und Untergeordneten der General-Direction betreffenden Rechnungsmängel, wenn die Buchhaltung die von dem Rechnungsleger abgegebenen Erläuterungen für rücksichtswürdig und grundhältig erklärt, und der Betrag **200** fl. überschreitet.

12. Der höheren Entscheidung sind weiter zu unterziehen:

jede stabile oder zeitliche Vermehrung der Beamten und mit Diensteide Angestellten, oder die Erhöhung ihres Gehaltes und ihrer Genüsse über den sistemisirten Besoldungsstand;

Es ist endlich das Betriebspersonale jederzeit in jener Anzahl und mit jenen Eigenschaften zu bestellen, und es sind

---

Besetzungsvorschläge zu dem Dienstplatze des Adjuncten der General-Direction, und zu allen Anstellungen, mit welchen ein Gehalt oder eine Bestallung von **600** fl. oder von mehr als **600** fl. verbunden ist;

der Diensttausch der eben bezeichneten Beamten, deren Ernennung außer dem Wirkungskreise der General-Direction liegt;

die Annahme der Dienstesentsagung von den Beamten der eben erwähnten Kategorien;

die Bewilligung eines Urlaubes, wenn die Dauer desselben **6** Wochen überschreitet, oder wenn der Beamte in das Ausland zu reisen beabsichtigt;

der Vorsteher und der Adjunct der General-Direction dürfen nur mit Bewilligung des k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer einen Urlaub antreten. Der General-Director ist verpflichtet, wenn er sich von seinem Posten auf länger als acht Tage in Geschäften entfernt, dem k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer die vorläufige Anzeige zu machen;

die Entlassung und Degradirung von Beamten und Angestellten, welche den Diensteid abgelegt haben, in so fern sie nicht zur Dienerschaft gehören;

die Wiederanstellung eines Individuums, — wäre sie auch nur eine zeitliche, — welches notorisch wegen eines Verbrechens oder einer schweren Polizei-Übertretung, oder wegen eines Dienstvergehens entlassen worden ist;

eben so die definitive oder zeitliche Anstellung eines Individuums, welches in Privatdiensten stand oder im Privatstande lebte, und wegen eines Verbrechens oder einer schweren Polizei-Übertretung abgeurtheilt, oder bloß aus Mangel an rechtlichen Beweisen losgesprochen worden ist;

die definitive Anstellung von Individuen, welche das vierzigste Lebensjahr vollendet haben, und aus dem Privatstande aufgenommen werden sollen;

die verfügten Suspensionen von Beamten und Angestellten, deren Ernennung der General-Direction nicht zusteht, über welche unter Anführung der Beweggründe die Anzeige zu erstatten ist;

13. Zur höheren Genehmigung sind vorzulegen:

die Bewilligung von Besoldungs-Vorschüssen für Beamte, deren Gehalt **800** fl. überschreitet, oder in so fern mehr als zwanzigmo-

demselben alle Mittel des Betriebes dergestalt zur Verfügung zu stellen, daß die Geschäftsführung und die Erfüllung der

---

natliche Fristen eingeräumt werden sollten, oder der etwa vorher empfangene Besoldungsvorschuß noch nicht ganz berichtiget wäre;

die gänzliche oder theilweise Nachsicht eines Besoldungs-Vorschusses, außer in Todesfällen, wenn die Uneinbringlichkeit gesetzlich nachgewiesen ist;

Aushülfen für Beamte, Angestellte und Diener, welche durch langwierige Krankheiten oder andere Unglücksfälle zu außerordentlichen, gegen ihr Einkommen unverhältnißmäßig großen Auslagen genöthiget werden, eine Unterstützung daher dringend bedürfen, und sich derselben auch durch tadelloses Benehmen und Dienstfleiß würdig gemacht haben, in so fern der Betrag der Aushülfe für Beamte und Angestellte der Beamten-Kategorien 100, und für die Diener 50 fl. übersteigt, oder der dazu im Jahresvoranschlage bestimmte Betrag erschöpft wäre;

alle Geldbelohnungen, welche die General-Direction in Antrag bringen zu sollen glaubt, wobei sie sich die darüber bestehenden allerhöchsten Vorschriften gegenwärtig zu halten hat;

die Bewilligung von Reise-, Zehrungs- und Übersiedlungskosten, dann von andern Gebühren, in so fern von den hierüber bestehenden Normal-Vorschriften Abweichungen Statt zu finden hätten.

14. Berichte sind auch zu erstatten, über zu bewilligende Gnadengaben aller Art;

über die Bewilligung von Pensionen, Provisionen Erziehungs-Beiträgen und Sterb-Quartalen, in so fern es sich um Abweichungen von den streng normalmäßigen Bezügen und den hierüber bestehenden Vorschriften, oder um solche Beamte und deren Witwen oder Waisen handelt, deren Ernennung der General-Direction nicht zusteht, — oder in so fern die Versetzung in den Ruhestand aus einem anderen Grunde, als wegen legal nachgewiesener, durch körperliche Gebrechen herbeigeführter Unfähigkeit zur Fortsetzung der Dienstleistung zu verfügen ist;

über das Befugniß, solche Beträge außer den Gränzen der österreichischen Monarchie zu genießen.

Die normalmäßigen Bezüge für diejenigen Beamten oder deren Angehörige und jene Diener, deren Ernennung im Wirkungskreise der General-Direction liegt, ist die General-Direction mit Beobachtung der bestehenden Vorschriften zu bewilligen, nnd im gehörigen Wege anzuweisen befugt.

15. Dem k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer sind periodisch vorzulegen:

diesem Personale obliegenden Verpflichtungen mit der gehörigen Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit stattfinden kann.

---

monatlich, das General-Directions-Vorstands-Protokoll;

vierzehntägig, die Referats-Bögen der General-Direction;

monatlich, und zwar bis 20. eines jeden Monats der Voranschlag für das Gelderforderniß des nächsten Monates;

vierteljährig, und zwar bis 20. des dritten Monats in dem betreffenden Quartale, die Nachweisung der in den nächsten drei Monaten vorzunehmenden Arbeiten und Bauten;

vierteljährig am Schlusse des Vierteljahres, und längstens bis 10. des darauf folgenden Monates, die Anzeige über die in dem abgelaufenen Vierteljahre unternommenen Bauten und Arbeiten auf allen Bahnstrecken, und die in diesem Vierteljahre verausgabte Geld-Summe;

vierteljährig, die Übersicht über die von der General-Direction vorgenommenen Dienstes-Anstellungen;

jährlich, und zwar längstens bis Ende Julius eines jeden Verwaltungsjahres der Bauplan für das nächste Jahr unter Nachweisung der dazu erforderlichen Geldmittel;

jährlich, und zwar nach Ablauf eines Monates nach dem Schlusse des Verwaltungsjahres, das Verzeichniß der unerledigten Geschäftsstücke, und der noch rückständigen Berichte;

jährlich, und zwar nach Ablauf zweier Monate nach dem Schlusse des Verwaltungsjahres, der Gebahrungs-Ausweis und Rechnungs-Abschluß für das verflossene Jahr.

16. Außer diesen Nachweisungen wird die General-Direction alle in Folge besonderer Vorschriften zu liefernden periodischen Ausweise dem k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer vorzulegen, und über alle Gegenstände Bericht zu erstatten haben, worüber ein solcher gefordert wird, oder deren Genehmigung oder Bestätigung der höheren Entscheidung vorbehalten ist.

17. b) Zu den Geschäftsgegenständen, worüber die General-Direction aus eigenem Ansehen unmittelbar verfügen kann, gehören:

aa) alle diejenigen, welche in den vorhergegangenen Puncten (8 bis einschließig 16) nicht der höheren Entscheidung vorbehalten sind;

bb) jene Verfügungen und Einleitungen, welche zwar die der General-Direction eingeräumten Befugnisse überschreiten, welche aber wegen ihrer Dringlichkeit und wegen des einleuchtenden und namhaften Vortheils, der für das Ärar davon zu erwarten, oder wegen des offenbaren Nachtheiles, welcher aus dem Aufschube zu besorgen ist, unter Vorbehalt der nachträglich einzuholenden höheren Genehmigung und

Die Überwachung der Beobachtung der in diesem §. ausgesprochenen Verpflichtungen der Unternehmung ist nach dem nachfolgenden §. 26 den von der Staatsverwaltung aufzustellenden Beam-

---

unter der eigenen Verantwortung des General-Directors getroffen werden.

18. Wenn es sich um die Entlassung oder die Degradirung von definitiv oder zeitlich angestellten Beamten aus Strafe handelt, hat die Direction jedesmal ihre Anträge mit umständlicher Begründung dem k. k. Hofkammer-Präsidenten vorzulegen. Das zu der Classe der Diurnisten, Aufseher und Diener gehörige Personale kann von dem Director, nach vorläufig aufgenommenem Protokolle über die Veranlassung, entlassen werden.

19. Zu den Befugnissen der General-Direction gehört es, die für den Dienst erforderlichen Diurnisten aufzunehmen, und sie ist bei der Aufnahme derselben an die hierüber im Allgemeinen bestehenden Vorschriften mit der Ausnahme gebunden, daß auch Kanzlei-Practikanten landesfürstlicher Behörden und Individuen aus dem Militärstande, ohne daß ihre Dienstzeit als unterbrochen angesehen wird, und mit Vorbehalt ihrer Stellung, ihrer Rechte und ihres Rücktrittes, mit Diurnen während der Dienstleistung bei der Direction betheilt werden dürfen.

20. c) Die Geschäftsgegenstände der General-Direction endlich, welche aus der Aufsicht über die Geschäftsführung der ihr untergeordneten Organe entspringen, beziehen sich auf alle jene Verfügungen und Einleitungen, mittelst welcher dieselbe sich in der ununterbrochenen Kenntniß und Übersicht der Amtshandlungen aller einzelnen Individuen und der Fortschritte in der Ausführung der Bahnen, durch die ihr hierzu dienlich scheinenden periodischen Ausweise, Rapporte und Berichte erhält, — sich durch Respicirungen der Bahnstrecken die Überzeugung verschafft, ob nach den ertheilten Weisungen genau vorgegangen, und in Bezug auf Zweckmäßigkeit, Dauerhaftigkeit und Sicherheit der Werke und Bauten den Forderungen entsprechen werde, — nöthigen Falls durch Belehrung, Aufmunterung oder in einer andern geeigneten Art auf die Beförderung des Dienstes einwirkt, — mit allem Nachdrucke auf die Erfüllung der jedem Beamten und Angestellten obliegenden Verbindlichkeiten dringt, — und wahrgenommene Nachlässigkeit im Dienste und Verletzung der Amtspflicht strenge ahndet, oder, wenn die Ahndung des Vergehens ihren Wirkungskreis übersteigt, den Schuldigen ungesäumt dem k. k. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer anzeigt.

Über die Beaufsichtigung des Fahrbetriebes und den Einfluß, welcher der General-Direction in dieser Hinsicht zusteht, wird derselben eine besondere Vorschrift ertheilt werden.

ten zur Pflicht gemacht, die Überwachung der Beobachtung des Eisenbahngesetzes überhaupt aber in dem §. 27 allen politischen Behörden und Ortsobrigkeiten übertragen.

Hieraus ergibt sich, daß jede Ortsobrigkeit, jedes Kreisamt, in deren Bezirk eine eröffnete Bahnstrecke liegt, bei Wahrnehmung irgend eines Mangels auf der Bahn, welcher gegen die Vorschrift dieses §. 5 oder eine andere Vorschrift des Eisenbahngesetzes verstößt, hiervon die Anzeige zu machen nicht nur berechtiget, sondern sogar verpflichtet ist, und zwar an die nach dem §. 29 zur Einleitung der erforderlichen Maßregeln berufene Polizeidirection der Hauptstadt jener Provinz, in welcher das beanständete Object der Bahnstrecke sich befindet.

Sehr zweckmäßig dürfte es vielleicht seyn, um vorkommende Gebrechen und Vernachläßigungen zu controlliren, wenn bei der Eröffnung jeder Bahnstrecke über die im Bereiche derselben bei den einzelnen Bahnhöfen und Baulichkeiten befindlichen Gegenstände, Fahrbetriebsmittel, Rettungsmittel 2c. ein genaues ämtlich contrasignirtes Inventar aufgenommen würde, um sich bei vorkommenden Abgängen jederzeit die Überzeugung verschaffen zu können, so wie auch eine gleiche Aufnahme des Personalstandes überhaupt und für jeden einzelnen Bahnhof zu dem gleichen Ende räthlich wäre.

§. 6.

Die Fahrordnung, welche durch die Zeit, für die sie jedesmal festgesetzt wird, sorgfältig zu beobachten ist, und rücksichtlich deren die bezeichneten Abfahrtsstunden und die bestimmte Fahrzeit, wenn nicht unvorhergesehene und nicht zu beseitigende Ursachen daran hindern, genau eingehalten werden soll, ist nebst den Fahrpreistariffen für Personen und Sachen zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, und in allen Bahnhöfen und Aufnahmsplätzen zur allgemeinen Einsicht anzuheften. Außerdem sind die Bedingungen der Aufnahme der Personen, ihres Verhaltens vor, während und bei der Beendigung der Fahrt, dann die Bedingungen

der Übernahme, der Beschaffenheit der aufzugebenden Sachen, der Urkunden, von welchen sie begleitet seyn müssen, endlich jene der Erfolglassung und der Bestätigung über die Aufnahme und die richtige Ausfolgung allgemein bekannt zu machen.

In diesen Kundmachungen ist insbesondere zu bemerken, daß die Reisenden, welche auf der Bahn befördert werden, die rücksichtlich der Reiseurkunden bestehenden gesetzlichen Vorschriften genau zu befolgen haben, und die einer gefällsämtlichen Behandlung unterliegenden Sachen derselben gehörig zu unterziehen sind.

Änderungen des Fahrpreistariffes, in so fern sie eine Erhöhung der Preise bezwecken, und Änderungen in den Fahrbedingungen sind vierzehn Tage früher, bevor sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Der vorstehende §. bezweckt lediglich die Aufrechthaltung der bei so ausgedehnten Communicationsmitteln höchst nothwendigen Ordnung. Die Fahrordnung ist sorgfältig zu beachten, die Abfahrtsstunden, so wie die Zeit, welche mit der Fahrt zugebracht werden soll, ist strenge einzuhalten. Unvorhergesehene oder nicht zu beseitigende Ursachen machen hierin eine Ausnahme.

Um das Publicum vor Übervortheilungen zu schützen, Streitigkeiten zu vermeiden ꝛc. sollen die Fahrpreise für Personen und Sachen in jedem Bahnhofe und Aufnahmsplatze und die von Seite des die Bahn benützenden Publicums zu beobachtenden Verhaltungsregeln allgemein bekannt gemacht werden.

Dieser letzte Beisatz scheint auf eine noch größere Publicität hinzudeuten, als das Anheften in den Bahnhöfen und Stationsplätzen. Auf vielen Bahnen wenigstens enthält jeder Personenwagen eine derlei Bekanntmachung für das Publicum. Speciell ist in solchen Kundmachungen das Publicum auf die Beobachtung der Gefälls- und paßpolizeilichen Vorschriften aufmerksam zu machen. Um Irrthümern, Reclamationen ꝛc. vorzubeugen, dürfte eine allgemeine Bekanntmachung der von Seite des die Eisenbahnen benützenden Publicums zu beobachtenden Postvorschriften nicht unzweckmäßig seyn, insbeson-

dere jener, welche bloß aus Rücksichten für die Verhältnisse der Residenz hervorgerufen sind, und Fremden, so wie den Bewohnern des flachen Landes nicht geläufig seyn dürften *).

§. 7.

In Bezug auf die Beförderungszeit darf keine größere Fahrschnelligkeit stattfinden, als eine solche, mittelst welcher Züge, die zur Beförderung von Personen bestimmt sind, eine Wegeslänge von sechs Meilen in der Stunde, und Züge, mit welchen bloß Lasten befördert werden sollen, eine Wegeslänge von vier Meilen in der Stunde zurücklegen.

Dieses höchste Ausmaß der Schnelligkeit ist jedoch zu verringern, wenn es überhaupt die Verhältnisse einer Bahn oder einer Bahnstrecke nothwendig machen, oder wenn insbesondere die bei einzelnen Fahrten sich ergebenden Ereignisse die Mäßigung gebieten.

Die Fälle, in welchen die Schnelligkeit jederzeit zu er-

---

*) Die königl. preußischen, königl. sächsischen und herzogl. Anhalt'schen Regierungen haben durch das Reglement wegen der Legitimationsführung bei Reisen auf der Berlin-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eisenbahn vom 6. December 1841 umfassende Bestimmungen getroffen, und die königl. preußische Regierung hat dasselbe durch die Instruction für die Beamten zur polizeilichen Begleitung der Personen-Transporte auf den Eisenbahnen (Ministerialblätter II. 352), durch die Instruction für die zur polizeilichen Beaufsichtigung der Bahnhöfe angestellten Polizeibeamten (Ministerialblätter II. 353) und durch die Verfügung wegen der Post-Controlle vom 10. December 1841 (Ministerialblätter II. 349) vervollständiget. (Freiherr von Reden: „Die Eisenbahnen Deutschlands," Seite 98.) In Österreich gelten die gewöhnlichen Paßvorschriften, nur wurde die sonst bei den Linien Wiens Statt findende Paßmanipulation nach Gänserndorf und Stockerau für die Nordbahn und nach Neustadt für die Südbahn hinausgerückt, und die k. k. Polizei-Oberdirection ermächtiget, accreditirten Personen zu den Fahrten auf den Eisenbahnen für die Dauer eines Jahres giltige Passirscheine auszustellen. (Decret der Polizei-Oberdirection in Wien vom 31. Mai 1842, Z. 6700, steiermärkische Gubernial-Verordnung vom 6. November 1844, Z. 19,166, P. G. S.)

mäßigen ist, sind dem Betriebspersonale in den Dienstesvorschriften (§. 8) zur Richtschnur vorzuzeichnen.

In Beziehung auf die Fahrschnelligkeit enthält das Eisenbahnpolizeigesetz gegenüber der früheren gesetzlichen Bestimmung eine Abänderung. Nach dem Hofkanzleidecrete vom 9. Juni 1842, Z. 17,780, n. ö. Regierungsverordnung vom 10. Juni 1842, Z. 34,610 (P. G. S. für Niederösterreich) wird viertens die Geschwindigkeit der Fahrten auf Eisenbahnen bei Personen-Wagenzügen auf vier Meilen mit Ausschluß des Aufenthaltes in den Zwischenstationen, und rücksichtlich fünf Meilen mit Einschluß dieses Aufenthaltes für die Stunde festgestellt. Gegenwärtig gestattet das Gesetz die Entwicklung einer Fahrschnelligkeit von sechs Meilen in einer Stunde, und es muß angenommen werden, daß hierbei auch die Zeit des Aufenthaltes in den Zwischenstationen einzurechnen sei, nachdem eine derlei beschränkende Bestimmung nicht ausdrücklich aufgenommen wurde.

Die Umstände, nach welchen die Ermäßigung der Schnelligkeit nach den Verhältnissen einer Bahnstrecke oder sonstigen Ereignissen nothwendig wird, dürften sich entweder auf die Localverhältnisse, z. B. ein starkes Gefäll der Bahn, oder darauf beziehen, daß eine bedeutende Frequenz der Bahn, eingetretene Elementarereignisse, oder endlich das Abgehen vieler Wagenzüge auf derselben Bahn besondere Vorsicht nothwendig machen, worüber jedoch schon nach der Zusicherung des nachfolgenden §. 8 die zu entwerfenden Instructionen für das Bahnpersonale gewiß Aufschluß geben werden. Bei der Bestimmung einer bestimmten Anzahl von Meilen, welche in einer Stunde zurückgelegt werden dürfen, bleibt zwar immer noch viele Willkühr dem Zugführer (Locomotivführer) überlassen, weil ein längerer freiwilliger oder nothwendiger Aufenthalt auf ein oder der andern Zwischenstation ihm den Spielraum zur sofortigen Beschleunigung der Fahrschnelligkeit ohne Überschreitung des Maximums der in einer Stunde zurückzulegenden Meilenzahl einräumt, und weil selbst dann, wenn jeder Locomotivführer bei der ersten Ausgangsstation einen Stundenpaß erhält, in welchem die Zeit der Abfahrt genau angegeben und welcher in den Mittelstationen über die Zeit seiner Ankunft

in denselben genau vidirt wird, ihm immer noch die Möglichkeit gegeben ist, auf einzelnen Strecken der Bahn langsam zu fahren, sodann aber das Versäumte durch übermäßige Schnelligkeit einzubringen. Allein immerhin bleibt ein bestimmtes Meilenausmaß noch das zweckmäßigste, wenn auch nicht vollkommen verläßliche Mittel, hierin einige Controlle einzuführen. Es könnte zwar auf jedem Zuge ein öffentlicher Beamter mitgegeben werden, welchem in dieser Beziehung eine Überwachung obliegen würde; allein abgesehen davon, daß hierzu bei dem zunehmenden Eisenbahnwesen eine große Anzahl von solchen Beamten erfordert würde, könnte auch hier eine Verletzung der Instructionen leicht Statt finden. Übrigens ist solchen Mißbräuchen auch durch die im §. 17 angeordnete Auflage eines Beschwerdebuches möglichst vorgebeugt worden, indem das Publicum solche Fälle gewiß zur Kenntniß der Behörden bringen würde, und der Zugführer überdieß immer besorgen müßte, daß er im Falle eines bei einer beschleunigten Fahrt eintretenden Unglücksfalles, wenn diese Beschleunigung von den Reisenden bestätiget würde, schon hierdurch inculpirt erscheinen würde.

Eine Bestimmung, in wie weit zwischen den einzelnen Fahrten auf derselben Bahn Zwischenräume eingehalten werden sollen, ist hier nicht eingeschaltet, obschon in dem Hofkanzleidecrete vom 24. September 1841, Z. 28,578, n. ö. Regierungsverordnung vom 14. October 1841, Z. 55,123 (P. G. S.) für die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn ein Zwischenraum von einer halben Stunde festgesetzt ist, welcher jedoch mit dem weiteren Hofkanzleidecrete vom 4. März 1842, Z. 6030, auf eine viertel Stunde ermäßiget wurde. Für die Nordbahn wurde mit der Regierungsverordnung vom 15. August 1839, Z. 41,802, eine halbe Stunde Zwischenraum zwischen den einzelnen Fahrten angeordnet. Der Grund dieser Lücke dürfte der seyn, daß nach den Frequenzverhältnissen der einzelnen Bahnen die Erlassung einer allgemeinen Verfügung nicht wohl möglich war. Es ist demnach zu erwarten, daß hierauf in den Instructionen für das Betriebspersonale der einzelnen Eisenbahnen wird vorgedacht werden. Zweifelhaft bleibt es übrigens, ob nach Bekanntmachung dieses Eisenbahnpolizeigesetzes die Vorschriften, welche früher entweder für alle Eisenbahnen oder einzeln erlassen wurden, und welche mit dem

neuen Gesetze weder im Widerspruche stehen, noch durch dieses eine Abänderung erlitten haben, noch fort aufrecht bestehen; worunter ich vorzugsweise herausheben zu müssen glaube:

1) Das Hofkanzleidecret vom 9. Juni 1842, Z. 17,780, in den Puncten 2, 3 und 5 über die Verwendung mehrerer Locomotive bei einem Wagenzuge, über das Nachschieben mit einem zweiten Locomotive und Abkoppeln derselben während der Fahrt, worüber noch die n. ö. Regierungsverordnung vom 10. Juli 1841, Z. 23,306, das Hofkanzleidecret vom 20. September 1844, Z. 30,376, endlich das Hofkanzleidecret vom 11. April 1846, Z. 10,779, erflossen sind, endlich über das Verschließen der Wagen erster und zweiter Classe.

2) Über die Vorsichten bei Nachtfahrten die Regierungs-Präsidial-Verordnung vom 14. November 1839, Z. 2735, dann das Hofkanzleidecret vom 21. November 1839, Z. 36,247, und die Regierungs-Präsidial-Verordnung vom 30. November 1839, Z. 2859.

3) Über die Überladung der Wagen die Regierungsverordnung vom 10. Juni 1842, Z. 34,610 rc. *).

---

*) Sie lauten:

Regierungs-Präsidial-Verordnung vom 14. November. 1839, Z. 2735, und Hofkanzleidecret vom 21. November 1839, Z. 36,247.

1. Bei Nachtfahrten darf nur mit einer Geschwindigkeit von 2 Meilen in einer Stunde gefahren werden.

2. Die Bahnwächter haben mit Laternen auf der Bahn zu stehen, und bei den Wegübersetzungen müssen eigene Aufsichts-Individuen aufgestellt werden.

3. Das Betriebspersonale hat sich hierbei strengstens nach den erhaltenen Instructionen zu benehmen, und die Bahnwächter müssen nebst Laternen auch mit Fackeln und Pechpfannen zum Signalisiren versehen seyn.

4. Die Trains haben dabei die Fahrtstunden strengstens einzuhalten, und bei einem unvermeidlichen Verzuge die Vorüberfahrt etwa entgegenkommender Züge in den nächsten Stationsplätzen für den Fall abzuwarten, wenn die Bahn nur Ein Fahrgeleise hat.

5. Vorne am Locomotive und rückwärts am letzten Wagen sind hell leuchtende Laternen mit einem rothen Glase anzubringen.

Nach meiner Ansicht müssen diese früheren Vorschriften, da das neue Gesetz die früheren Anordnungen nicht ausdrücklich aufhebt, als

---

6. Sind bei Nachtfahrten nur die als sehr verläßlich bekannten Maschinenführer zu verwenden.
7. Die am Locomotive angebrachte Laterne soll mit einem hell glänzenden Reverbere versehen seyn, damit die Bahn auf die möglichst weite Strecke deutlich beleuchtet sei.
8. Jede Störung der Fahrt oder sonstiges Hinderniß auf der Bahn soll sogleich durch den Bahnwächter signalisirt werden.

Regierungs-Verordnung vom 10. Juni 1842, Z. 34,610.

Für die Nichtbeobachtung der mit dem gedruckten Regierungs-Circulare vom 10. Juni 1842, in Folge allerhöchster Entschließung vom 7. Juni 1842, in 5 Puncten vorgeschriebenen Maßregeln in Bezug auf den Betrieb von Eisenbahnen wurden die Eisenbahn-Gesellschaften mit einem weiteren, an die Polizei-Oberdirection erlassenen Regierungs-Decrete vom 10. Juni 1842, Z. 34,610 dergestalt verantwortlich erklärt, daß jede Übertretung, ohne Rücksicht auf die etwa eintretende Verantwortlichkeit der einzelnen Individuen, mit Geld bestraft werde, und zwar, wenn die Übertretung ohne nachtheilige Folgen war, mit 25 bis 100 fl., bei einem dadurch verursachten Schaden aber oder einer wirklich Statt gefundenen Verletzung der körperlichen Sicherheit mit 100 bis 1000 fl. C. M. Insbesondere wird der Raaber Eisenbahn-Gesellschaft strenge untersagt, die Fahrten der sogenannten Salonwagen mit einer größeren Geschwindigkeit einzurichten, als jene, die bei Personen-Wagenzügen im Allgemeinen festgesetzt wurde.

Um das Überladen der Personenwagen zu vermeiden, somit zu verhindern, daß in diesen Wagen keine größere Zahl Personen aufgenommen werde, als für welche sie eingerichtet sind, was bei den Personenwagen der I. und II. Classe der Nordbahn mit Hinsicht auf ihre derzeitige Structurart ohnehin nicht zu besorgen ist, was aber bei den Wagen der I. und II. Classe der Raaber Bahn der Fall seyn könnte, so findet man als Grundsatz aufzustellen, daß in die Personenwagen der I. und II. Classe nicht mehr Menschen aufgenommen werden dürfen, als die dafür eingerichteten Sitze es gestatten.

Bei den Wagen der erwähnten Classen auf der Raaber Eisenbahn muß daher der Gang zwischen den beiden Sitzreihen ganz frei bleiben, damit die Reisenden bei einem eintretenden Unfalle freier und ungehinderter zu den beiden Wagenthüren sich bewegen, und den Wagen schneller, und ohne gedrückt zu werden, verlassen können.

noch bestehend angesehen und auf ihre Befolgung gedrungen werden, in so fern nicht etwa die zu genehmigenden Instructionen anders verfügen.

§. 8.

Die verschiedenen Classen des Betriebspersonales sollen mit Dienstvorschriften betheilt werden, in welchen die ihnen obliegenden Pflichten und die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes geeigneten Vorschriften, welche ihnen insbesondere zur Richtschnur zu dienen haben, genau und umständlich zu bezeichnen sind.

Die Dienstvorschriften für die Bahnwächter, Bahnaufseher, die technischen Stationsbeamten, für diejenigen, welche die Züge vor der Abfahrt zu untersuchen haben, die Heizer, Locomotivführer, die Individuen der Werkstätten, welche zur unmittelbaren Überwachung in Bezug auf die Instandhaltung und Vorbereitung der Locomotive aufgestellt werden müssen; dann für das Zugbegleitungspersonale (Conducteure, Packmeister und Ober-Conducteure), endlich für die Oberbeamten der Betriebsleitung, sind der Landesstelle, in deren Sitze die Direction der Unternehmung ihren Standort hat, vorzulegen, die nach Rücksprache mit der General-Direction der Staatseisenbahnen die Genehmigung ertheilen, oder diejenigen Erinnerungen machen wird, welche sie zum Schutze einer

---

In Bezug auf die Wagen der III. Classe, so ferne sie so eingerichtet sind, wie jene der II. Classe, gilt der gleiche Grundsatz, wie bei jenen der I. Classe; so ferne sie aber im Innern anders gebaut seyn sollten, so wird über die zu treffenden Vorkehrungen unter Einem eine Verhandlung eingeleitet, deren Ergebniß der Polizei-Oberdirection bekannt gegeben werden wird.

Von diesen Verfügungen wird die Polizei-Oberdirection zu deren gehöriger Überwachung, so weit es den dortigen Wirkungskreis angeht, in die Kenntniß gesetzt.

geordneten und vollkommen sicheren Betriebsausübung zu machen findet.

Dieser §. enthält eine specielle Aufzählung jener Individuen des Bahnpersonales, welche mit besonderen Instructionen zu betheilen sind. Auch dieser §. bezieht sich nach seinem Inhalte nur auf Privatunternehmungen. Die Genehmigung der Instructionen steht der Landesstelle zu. Es frägt sich: was hat zu geschehen, wenn die Direction der Staatseisenbahnen und die Landesstelle sich über die Modalitäten der Genehmigung nicht vereinigen können? Wahrscheinlich wird in einem solchen Falle die k. k. vereinigte Hofkanzlei im Einvernehmen mit der k. k. allgemeinen Hofkammer sodann zu entscheiden haben. Eben so dürfte bezüglich der bereits bestehenden Privat-Eisenbahnen, deren Organe schon mit Instructionen betheilt sind, eine Revision der letzteren durch die Landesstelle und Direction der Staatseisenbahnen Statt zu finden haben.

§. 9.

Das Betriebspersonale hat die demselben in den Dienstvorschriften vorgezeichneten Pflichten genau zu erfüllen, jeder Angestellte in seinem Wirkungskreise und in so weit es ihm obliegt, zur Erhaltung der Ordnung, der Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes beizutragen, und sich überhaupt stets gegenwärtig zu halten, daß jede auch noch so geringfügig scheinende Vernachlässigung dieser Pflichten und die Nichtanwendung der größten Aufmerksamkeit und des größten Fleißes die nachtheiligsten Folgen herbeiführen kann.

Die Strafen der Außerachtlassung der Vorschrift dieses §. bestimmt der §. 39, es wäre denn, daß hierbei ein mehreres Verschulden oder wichtigere nachtheilige Folgen herbeigeführt worden wären, worüber das Polizeigesetz für Eisenbahnen nach den Strafgesetzen oder überhaupt in anderer Weise verfügt hätte. (§§. 34, 35, 36.)

§. 10.

Diejenigen Angestellten, welche zur Bewachung der Bahn

berufen sind, so wie jene, welche mit dem Publicum verkehren, haben den Dienst jederzeit in der Dienstkleidung oder mit einem bestimmten Abzeichen versehen zu verrichten.

Der Hauptzweck dieser Schlußbestimmung ist leicht einzusehen. Es soll durch die kennbare Bezeichnung des mit dem Publicum unmittelbar verkehrenden Dienstpersonales der Bahn zur Herstellung der Ordnung und Sicherheit beigetragen werden. Es dürfte jedoch diese Bestimmung in jener des §. 42 eine weitere Begründung finden; letzterer bestimmt, daß wörtliche oder thätliche Beleidigungen der zur Aufsicht auf Eisenbahnen und zur Besorgung des Verkehrs auf denselben Angestellten der Unternehmungen, in so fern sie sich eben in der Ausübung ihres Dienstes befinden, als schwere Polizeiübertretungen nach den §§. 72 und 73 II. Thls. des Strafgesetzbuches zu behandeln seyen. Werden nun dem Eisenbahndienstpersonale Rechte der Wache eingeräumt, so erscheint die kennbare Bezeichnung nur folgerecht, da hierdurch einerseits bei vorkommenden Übertretungen der Entschuldigung, daß die Eigenschaft des Beleidigten dem Beleidiger nicht bekannt war, anderseits aber auch den Übertretungen selbst vorgebeugt werden wird.

§. 11.

Die Angestellten der Betriebsunternehmungen haben die Auskünfte, welche von den zur Überwachung des Betriebes und des Vollzuges der für den Betrieb erlassenen Vorschriften aufgestellten Beamten verlangt werden, denselben jederzeit vollständig und der Wahrheit getreu zu ertheilen.

Dieser §. hat weder Auskünfte an das Publicum, noch der Betriebsunternehmung an ihre Organe, sondern lediglich jene Auskünfte zum Gegenstande, welche von Seite der Beamten, also von Seite der im unmittelbaren oder mittelbaren Auftrage der Staatsverwaltung Handelnden gefordert werden. Hierunter sind nach dem Inhalte der §§. 27, 28, 29 und 30 alle politischen Behörden und Ortsobrigkeiten, die Polizei-Oberdirection der Hauptstadt, die Landesstelle, der landesfürstliche Commissär und, wie nicht zu zweifeln ist, auch die k. k. Kreisämter gemeint. Nicht minder werden wohl auch den k. k. Cameral-

Behörden und ihren Organen die erforderlichen Auskünfte ertheilt werden müssen.

§. 12.

Wenn auch die Ernennung der Angestellten der Privatbahnen oder der Betriebsunternehmungen der Staatsbahnen und die Entlassung derselben den betreffenden Directionen oder denjenigen, denen sie diese Gewalt übertragen, vorbehalten bleibt, so sind sie doch verpflichtet, diejenigen nicht zu ernennen oder zu entlassen, deren Nichtanstellung wegen der gegen sie obwaltenden moralischen Bedenken, oder deren Entlassung wegen dieser Bedenken, oder weil der Beweis vorliegt, daß sie die für die Versehung der ihnen verliehenen Stelle erforderlichen Eigenschaften nicht besitzen, von der Staatsverwaltung gefordert wird.

In so fern die Bestimmungen dieses §. die Betriebsunternehmungen der Staatseisenbahnen betreffen, so pflegt schon das über diesen Betrieb zwischen der hohen Staatsverwaltung und der Betriebsunternehmung getroffene Übereinkommen den Einfluß festzustellen, welchen die Staatsverwaltung auf die Ernennung und Entlassung des Betriebspersonales zu nehmen beabsichtiget. In so fern es sich jedoch um das Betriebspersonale von Privatbahnen handelt, so hat die Staatsverwaltung bis nun auf die Anstellung und Entlassung des Betriebspersonales keinen andern Einfluß genommen, als daß die zur Besorgung der Dampfkessel überhaupt bestellten, somit auch bei Locomotiven, deren Führer sich vorläufig einer Prüfung bei dem k. k. polytechnischen Institute in Wien unterziehen mußten, und daß nach dem Hofkanzleidecrete vom 28. Februar 1840, Z. 4696, Regierungsverordnung vom 22. März 1840, Z. 15652 (A. P. und P. G. S. für Niederösterreich) als Maschinenführer nur solche Individuen verwendet werden durften, welche nicht bloß durch die hierzu nöthigen Kenntnisse, sondern auch durch ein solides, besonnenes und Zutrauen erweckendes Betragen in jeder Hinsicht volle Beruhigung gewähren.

In dem vorliegenden Polizeigesetze wird aber §. 43 verfügt, daß der mit der Oberaufsicht beauftragten Behörde (die k. k. Polizei-Ober-

direction der Hauptstadt der Provinz unter der Leitung der politischen Landesstelle) das Recht zustehe, gegen Individuen des Betriebspersonales aller Art die zeitweise oder beständige Ausschließung von dem Eisenbahndienste auszusprechen. Sollte eine Ausschließung, welche freilich mit den näheren Modalitäten sämmtlichen Privatbahnen oder ihren Directionen wird bekannt gegeben werden müssen, von letzteren nicht befolgt werden, so wird gegen die Schuldtragenden nach §. 37 des Eisenbahngesetzes und rücksichtlich nach §. 183 **II.** Theil des Strafgesetzbuches vorgegangen werden müssen.

Zweckmäßig dürfte es seyn, wenn den Polizeidirectionen jener Provinzen, wo Eisenbahnen bestehen, von Fall zu Fall oder periodisch Verzeichnisse jener Individuen mitgetheilt würden, die zum Eisenbahndienste unfähig erklärt worden sind.

§. 13.

Nur diejenigen Personen, welche sich im Zustande der Trunkenheit befinden, durch Verletzung des Anstandes den Mitreisenden ein Ärgerniß geben, den durch Sicherheitsrücksichten gebotenen Anordnungen des Aufsichts- oder Zugbegleitungs-Personals sich nicht fügen wollen, oder welche mit auffallenden äußern Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behaftet sind, oder deren Zustand überhaupt den Mitreisenden offenbar beschwerlich fallen muß, können von der Aufnahme und beziehungsweise von der weiteren Fahrt ausgeschlossen werden.

Den Unternehmungen bleibt es aber unbenommen, auch die zuletzt erwähnten zwei Classen von Individuen zu befördern, wenn die Beförderung in abgesonderten Räumen und nöthigenfalls unter Aufsicht Statt findet, sowie es auch ihnen überlassen wird, zu bestimmen, ob diejenigen von der weiteren Fahrt ausgeschlossen werden sollen, welche mit einer unrichtigen oder ohne Fahrkarte auf der Fahrt betroffen werden.

Dieser §. handelt von dem Rechte der Eisenbahnunternehmungen ohne Unterschied, wenn sie nur mittelst Dampf be-

trieben werden, dann ihrer Betriebsorgane, Personen von einer Fahrt auszuschließen oder an dem Weiterfahren zu hindern.

Diese Fälle sind:

a. Zustand der Trunkenheit,

b. Erregtes Ärgerniß gegen die Mitreisenden durch Verletzung des Anstandes,

c. Unfolgsamkeit gegen die durch Sicherheitsrücksichten gebotenen Anordnungen des Aufsichts- oder Zugbegleitungspersonales,

d. auffallende äußere Merkmale einer bedenklichen Krankheit,

e. ein Zustand, welcher den Mitreisenden offenbar beschwerlich fallen muß.

Aus dem Nachsatze, daß den Unternehmungen auch die letzten zwei Classen von Individuen unter gewissen Bedingungen zu befördern, unbenommen bleibt, ist zu schließen, daß sie verpflichtet seyen, die zuerst erwähnten zwei Classen von den Fahrten auszuschließen.

Eine weitere Frage dürfte die seyn: Ist bei dem Eintritte einer der von a bis e erwähnten Fälle das erlegte Fahrgeld zurück zu ersetzen?

Ich glaube diese Frage verneinend beantworten zu müssen, weil nach §. 1155 des a. b. G. B. auch für Dienste und Arbeiten, welche nicht zu Stande gekommen sind, der bestellten Person die Entschädigung gebührt, wenn sie das Geschäft zu verrichten bereit war, und von dem Besteller durch Schuld oder reinen Zufall, der sich in seiner Person ereignet hat, daran verhindert worden ist.

Auch nach §. 53 der Fahrpostordnung (Hofkammerdecret vom 18. August 1838, Z. 32,408, n. ö. Regierungszahl 54,028 (P. G. S.) findet eine Rückzahlung nicht Statt, wenn der Reisende die bestimmte Fahrpostfahrt, zu welcher der Sitz bestellt war, aus was immer für einem Anlasse nicht bis zu dem Endpuncte der Reise oder gar nicht benützt oder zu benützen verhindert worden ist, oder auch von der Postanstalt selbst nach den Bestimmungen der §§. 48, 49 und 51 von der Ab- oder Weiterreise ausgeschlossen werden mußte.

§. 14.

Gegenstände, deren Versendung der k. k. Postanstalt vorbehalten ist, dürfen auf Bahnen, zu deren Errichtung eine Privatgesellschaft die Bewilligung erhalten hat, insoweit es Briefe, Schriften und Amtspackete betrifft, nur wenn die Aufforderung hierzu von der Postgefälls-Verwaltung erlassen, und rücksichtlich der übrigen Poststücke nur, insofern ein Übereinkommen mit der Postgefälls-Verwaltung getroffen worden ist, befördert werden.

Die gesetzlichen Bestimmungen des Verhältnisses der Eisenbahnunternehmungen zu dem Postregale sind in dem Hofkanzleidecrete vom 2. Juli 1840, Z. 20,280 enthalten *). Den Umfang der dem

---

*) Es lautet:

Seine Majestät haben mit allerhöchster Entschließung vom 19. October 1839 die §. 19 des Postgesetzes vom 5. November 1837 vorbehaltene besondere gesetzliche Bestimmung der Verhältnisse der Eisenbahn-Unternehmungen zum Post-Regale mittelst folgender Anordnungen zu erlassen geruhet:

a) Die Eisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, auf Begehren der Postgefälls-Verwaltung alle Briefe, Schriften und Amts-Packete ohne Vergütung zur Transportirung zu übernehmen.

b) Die Beförderung der übrigen, bei den Postämtern aufgegebenen, zur Fahrpost gehörigen Sendungen liegt den Eisenbahn-Unternehmungen nur gegen ein Entgelt ob, in Ansehung dessen, so wie der Modalitäten der Beförderung von Seite jeder einzelnen Unternehmung mit der Postgefälls-Verwaltung ein besonderes Übereinkommen zu treffen, und hierbei als Richtschnur anzunehmen ist, daß das Entgeld für den Transport solcher Sendungen den gewöhnlichen Tariff der Eisenbahn über Abzug von 4 Percent nicht übersteigen darf.

c) Eben so steht es der Finanz-Verwaltung zu, bei Personen-Transporten, wenn sie auf Eisenbahnen zwischen solchen Orten Statt finden, welche durch Staatspost-Anstalten verbunden sind, dann eine mäßige Gebühr und zwar in Form einer Abfindungs-Summe einzuheben, wenn die Ertragsverhältnisse mit Rücksicht auf die landesüblichen Zinsen und den bei andern Industrie-Unternehmungen vorkommenden Ertrag günstig sind. Die Bemessung der Gebühr selbst hat im Einverständnisse mit der politischen Hofstelle zu geschehen.

Postregale vorbehaltenen Gegenstände, die Bestrafung der Übertreter, somit auch der Eisenbahnunternehmungen, bestimmt das Postgesetz (Höchste Entschließung vom 5. November 1837, Hofkanzleidecret vom 12. April 1838, Z. 25,095, P. G. S.).

§. 15.

Auf allen Bahnen sind Schießpulver und Knallpräparate, dann alle leicht feuerfangenden oder durch Reibung leicht entzündlichen Gegenstände, Flüssigkeiten, die durch Ausrinnen, oder überhaupt Sachen, die durch ihre Beschaffenheit anderen Gegenständen verderblich werden können, von der Beförderung mit den Personenzügen auszuschließen.

Solche Gegenstände dürfen nur mit den Lastenzügen befördert werden; sie sind unter einer genauen Erklärung abgesondert von andern Sachen und mit eigenen Frachtbriefen aufzugeben, und es müssen bei deren Versendung alle nöthigen Vorsichten angewendet werden.

Die Strafsanction der gegen die Vorschriften dieses §. Handelnden bestimmt der §. 41, wo es heißt: »Übertretungen der in den »§§. 15 ꝛc. gegebenen Vorschriften sind, auch wenn dieselben keinen »Nachtheil zur Folge gehabt haben, mit Rücksicht auf die Bestim»mungen des §. 183 II. Theil des Strafgesetzbuches zu bestrafen.« Da jedoch der §. 183 nur körperliche Verletzungen zum Gegenstande hat, so glaube ich, daß nicht alle Übertretungen des §. 15 nach diesem und nur nach diesem §. und strafrechtlich zu behandeln seyn werden. So glaube ich, daß der Transport von Pulver ꝛc. gewiß auch nach §. 209 II. Thl. des Strafgesetzbuches zu behandeln seyn kann, indem leicht feuerfangende Gegenstände häufig eine Feuersbrunst, aber keine körperliche Verletzung herbeiführen können. So glaube ich weiters, daß das Transportiren von Flüssigkeiten, die durch Ausrinnen andern Gegenständen verderblich werden können, auf Personenzügen nicht strafrechtlich wird zu behandeln seyn, somit der §. 183 II. Thl. des Strafgesetzbuches nur dann seine Anwendung finden kann, wenn gegen den Wortlaut des §. 15 des

Eisenbahngesetzes eine Handlung unternommen worden ist, wodurch eine körperliche Verletzung herbeigeführt werden konnte.

Eine ähnliche Anordnung enthielt für Eisenbahnen schon früher das Hofkanzleidecret vom 28. December 1840, Z. 38,907, n. ö. Regierungsverordnung vom 11. Jänner 1841, Z. 1654, dann der §. 2 der Fahrpostordnung (Hofkammerdecret vom 18. August 1838, Z. 32,408, P. G. S.)

Vorschriften für diejenigen, welche von der Bahn Gebrauch machen, oder sonst mit der Bahnanstalt in Beziehungen treten.

§. 16.

Diejenigen, welche die Bahn zur Reise oder zur Versendung von Sachen benützen, haben sich nach den für die Beförderung festgesetzten und veröffentlichten Bedingungen zu benehmen, die für die Aufrechthaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften genau zu beobachten, und den Weisungen, welche etwa in dieser Beziehung das Aufsichts- oder Zugbegleitungs-Personale zu ertheilen für nöthig findet, willig Folge zu leisten.

Wird durch diesen §. jede Eisenbahnunternehmung gegen Störungen von Seite des Publicums unter der Voraussetzung, daß die zu beobachtende Ordnung gehörig veröffentlicht ist, sicher gestellt, so ertheilt auch der nachfolgende §. 17 für das Publicum Rechte, sich gegen die Bahnunternehmung und ihre Organe zu schützen. Das Publicum muß sich nämlich überzeugen können, a. daß die Forderung, die Zurechtweisung von Seite des Bahnbediensteten in seiner Instruction gelegen war, darum ist die Veröffentlichung der genehmigten Instructionen in jedem Bahnhofe angeordnet. b. Es muß sich aber auch beschweren können; hierzu dient das in jedem Bahnhofe vorgeschriebene Beschwerdebuch.

Schon vor der Publicirung dieses Gesetzes bestanden hierüber specielle Verordnungen. So verbietet die Regierungsverordnung vom 7. August

1838, Z. 44,731 das Besteigen der Wagen während der Fahrt, so das Regierungsdecret vom 23. Juni 1842, Z. 36,665 auf der Gloggnitzer Eisenbahn das Hinaustreten auf die vor der Wagenthüre befindliche Plattform der Wägen, dann das Öffnen der Wagenthüren während der Fahrt ꝛc. *).

---

*) Die citirten Verordnungen lauten:

Mit Regierungs-Verordnung vom **7.** August **1838**, Z. **44,731**, wurde das Verbot erlassen: daß während der Abfahrt des Trains, nämlich nach dem Momente, als sich die Wagen bereits in Bewegung gesetzt haben, Niemand mehr einen Wagen besteigen dürfe, wofür die Conducteure unter Einem verantwortlich erklärt wurden.

Regierungs-Verordnung vom **23.** Juni **1842** Z. **36,665.**

Mit Rücksicht auf die Circular-Verordnung vom **10.** Juni **1842**, womit einige auf den sichern Betrieb der Fahrten auf Eisenbahnen Bezug habende Maßregeln bekannt gemacht worden sind, wurde bei dem Umstande, daß, bis der Wagenverschluß in der **ad 5** angeordneten Art eingerichtet ist, die Wagen der **1.** und **2.** Classe offen gehalten werden müssen, zur Vermeidung von Unglücksfällen mit Regierungsdecret vom **23.** Juni **1842**, Z. **36,665**, angeordnet, und zwar mit Rücksicht auf die Constructions-Art der Wagen der Wien-Raaber Eisenbahn, daß während der Fahrt das Hinaustreten auf die vor der Wagenthüre befindliche Plattform der Wagen, wodurch überdieß die Conducteure in ihren Verrichtungen beirrt, und von der ihnen obliegenden Aufmerksamkeit abgezogen werden, auf das Strengste untersagt werde.

Ebenso muß den Reisenden mit Rücksicht auf den Zweck des **5.** Punctes des obigen Circulares untersagt werden, die derzeit auch im Innern des Wagens zum Öffnen eingerichteten Wagenthüren wähtend der Fahrt außer dem Falle eines eingetretenen Unfalles zu öffnen, weil durch eine derlei unvorsichtige und muthwillige Handlung leicht ein Unglück herbeigeführt werden könnte. Bei der Nordbahn, wo die Constructionsart der Wagen eine andere ist, muß dagegen die Verfügung dahin getroffen werden, daß die Reisenden bei gewöhnlichen ruhigen Fahrten, wo kein Unfall eingetreten ist, die Wagenthüre während der Fahrt, so lange als der Train nicht ganz still hält, nicht öffnen, und sich während der Fahrt weder an, noch auf die Wagenthüre lehnen, weil die Feder des Schlosses durch die rüttelnde Bewegung leicht nachgeben, dadurch die Wagenthüren von selbst sich öffnen und der Reisende aus dem Wagen stürzen und verunglücken könnte.

Im Sinne dieser Verbote wurden sowohl in den Bahnhöfen, als auch in den Wagen selbst entsprechende Warnungen an das Publicum affigirt.

§. 17.

In jedem Bahnhofe und an jedem Aufnahmsplatze haben die von der Landesstelle genehmigten Instructionen für das Bahnbetriebspersonale (§. 8) zu Jedermanns Einsicht bereit zu liegen, und nebst denselben ist ein Buch in Bereitschaft zu halten, in welches von den Reisenden allfällige Beschwerden unter Angabe des Namens, Standes und Wohnortes des Beschwerdeführenden eingetragen werden können.

Aus der ausdrücklichen Beziehung des §. 8 in Verbindung mit diesem §., welcher den Schutz des Publicums zum Gegenstande hat, ist zu schließen, daß die Instructionen der Bahnwächter, Bahnaufseher, Heizer, Locomotivführer, Conducteure, Packmeister und Ober-Conducteure zu Jedermanns Einsicht bereit seyn müssen. Daß die Instructionen von der Landesstelle genehmigt seyn müssen, enthält schon der §. 8. Endlich ist nicht zu zweifeln, daß es dem Publicum, welches von dem Beschwerdebuche keinen Gebrauch machen will, auch frei steht, seine Beschwerde bei der competenten Behörde unmittelbar vorzubringen. Zweckmäßig dürfte es seyn, wenn die zur Aufsicht in den §§. 27, 28 und 29 berufenen Behörden sich zeitweise durch Einsichtnahme in die einzelnen Beschwerdebücher von der Zufriedenheit des Publicums die Überzeugung verschaffen würden. Sie werden dadurch in die Lage kommen, häufiger vorkommenden Beschwerden gleicher Gattung abzuhelfen, und wichtigere bis auf die erste Quelle zu verfolgen und sohin gegen die Schuldtragenden vorgehen.

§. 18.

Jedermann hat sich des Betretens der Bahn, der dazu gehörigen Räume, Böschungen, Bermen, Gräben u. s. w. zu enthalten, ausgenommen an den für die Zu- und Abgänge und für das Auf- und Absteigen bestimmten Plätzen, dann in den zur Versammlung bestimmten Localitäten der Bahnhöfe, sowie an den zum Übergange über die Bahn bestimmten Puncten. Das eigenmächtige Eröffnen der Schranken ist untersagt, und der Übergang über die Bahn

nur, wenn die Absperrschranken offen angetroffen werden, oder nachdem deren Eröffnung durch das Bahnaufsichtspersonale Statt gefunden hat, ohne auf der Bahn zu verweilen, gestattet. Bei dem Zuwarten auf die Schrankeneröffnung dürfen sich die mit Thieren bespannten Fuhrwerke, Reitpferde oder Triebvieh der Bahn nicht zu sehr nähern, um das Scheuwerden der Thiere zu vermeiden, daher den Warnungen des Aufsichtspersonals in dieser Beziehung Folge zu leisten ist.

In Bezug auf die Bestimmungen dieses §. sind schon früher zahlreiche Anordnungen ergangen. Die Regierungsverordnung vom 7. März 1838, Z. 6028 befahl die Aufstellung von Warnungstafeln gegen das Betreten der Eisenbahn; eine ähnliche Verfügung enthielt die Regierungsverordnung vom 23. December 1838, Z. 69,169 *),

---

*) Sie lauten:

Um allen Unglücksfällen, so weit es in dem Bereiche der Möglichkeit liegt, zu begegnen, welche als Folgen des Muthwillens, des Leichtsinnes oder selbst der Böswilligkeit diejenigen treffen könnten, welche die Eisenbahn zu Fahrten benützen oder in der Nähe der Eisenbahn sich befinden, und die Gefahren, die eine von ihnen begangene Unvorsichtigkeit herbeizuführen im Stande ist, nicht gehörig beurtheilen können, werden nachstehende Vorsichtsmaßregeln vorgezeichnet:

1) Sind auf allen Puncten, wo die Eisenbahn durch Fahrwege durchschnitten wird, auf Kosten der Gesellschaft Warnungstafeln des Inhaltes aufzustellen, daß der geschlossene Schranken bei strengster Strafe nicht gewaltsam geöffnet und daß weiters, sobald von dem Führer des Wagenzuges durch Pfeifen das Zeichen gegeben wird, daß selber dem Übergangspuncte sich nähere, daß somit der Übergang gefährlich sei, weder Menschen, noch Fuhrwerke, noch Vieh die Bahn betreten, noch hinüber gehen oder getrieben werden dürfe, in so lange nicht, bis der Wagenzug vorüber ist.

   Denjenigen, welche diese Warnung nicht achtend derselben keine Folge leisten sollten, sind Geld- oder Arrest-Strafen anzudrohen und gegen die Übertreter mit aller Strenge auch zu verhängen.

2) Sind auf geeigneten Puncten weitere Warnungstafeln des Inhalts aufzustellen, daß diejenigen, die sich aus Muthwillen und Leichtsinn, oder aus Bosheit Handlungen zu unternehmen erlauben würden, welche

dann für die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn die niederösterreichische Regierungs-Verordnung vom 3. Juli 1841, Z. 36,482. Ver-

---

die persönliche Sicherheit der Reisenden, oder das Eigenthum der Gesellschaft durch Beschädigung der Eisenbahn und der dazu gehörigen Theile gefährden, oder überhaupt die Sicherheit der Dampffahrt bedrohen könnten, für sträflich erklärt und die Schuldtragenden zur strengen Ahndung mit Rücksicht auf den Grad des Muthwillens oder der Bosheit würden gezogen werden.

Auf diese Tafel ist zugleich auch das Verbot, die Bahn zu betreten, aufzunehmen.

Damit der Inhalt und Zweck dieser Warnungstafeln zur öffentlichen Kenntniß gelange, und seine Wirkung nicht verfehle, wird angeordnet:

3) In den der Eisenbahn zunächst gelegenen ortsobrigkeitlichen Bezirken, Gemeinden und Ortschaften unter gehöriger Belehrung der Bewohner von den Nachtheilen, welche durch das unzeitige Betreten der Bahn, oder durch andere auf selbe unternommen werdende muthwillige oder leichtsinnige Handlungen den Einzelnen und dem Allgemeinen zugehen können, öffentlich bekannt zu machen, daß diese Warnungstafeln auf hierortigen Befehl aufgestellt werden, und daß gegen diejenigen, die gegen den Inhalt sich vergehen sollten, mit der größten Strenge werde verfahren werden.

Insbesondere ist die Jugend auf die traurigen Folgen aufmerksam zu machen, weil sie am ersten aus Unüberlegtheit oder aus Muthwillen geneigt seyn könnte, sich einer Gefahr durch Handlungen auszusetzen, deren Wirkung sie nicht kennt oder nicht zu beurtheilen vermag.

4) Ist den Ortsobrigkeiten aufzutragen, die den Bestimmungen ad 1 und 2 Entgegenhandelnden mit aller Strenge und ohne Schonung zu bestrafen, weil nur consequente Strenge zum Zweck führen kann und für die Zukunft abzuschrecken geeignet ist.

Damit aber die Ortsobrigkeiten mit den Obliegenheiten der Bahnwächter bekannt seyen, wird es nothwendig, daß von Seite der Direction der Nordbahn-Gesellschaft, dem k. k. Kreisamte U. M. B. von der dießfälligen Instruction eine angemessene Anzahl Exemplare mitgetheilt werden. Diese Instructionen hat das k. k. Kreisamt den Ortsobrigkeiten zu dem Ende hinauszugeben, damit selbe hieraus nicht nur die Überzeugung schöpfen, daß die erwähnte Direction alle ihr zu Gebot stehenden Mittel angewendet hat, um Unglücksfällen zu begegnen, sondern damit sie auch in die Lage gesetzt werden, durch Kenntnißnahme von den Obliegenheiten der Bahnwächter, deren Aufmerksamkeit und Thätigkeit manche Unglücksfälle abwenden kann, dieselben in ihren Ver-

ordnung der Polizei-Ober-Direction vom 25. Juli 1841, Z. 9761 *).

---

pflichtungen genau zu überwachen und die geringste Unterlassung zur Kenntniß der Direction zu bringen.

Übrigens wird das k. k. Kreisamt U. M. B. auch noch angewiesen, den zur Sprache gekommenen Mißbrauch, nach welchem die herrschaftlichen Jäger mit Erlaubnißscheinen ihrer Ortsobrigkeiten die Eisenbahn zu allen Zeiten betreten zu dürfen berechtiget wurden, sogleich abzustellen, und dieses herrschaftliche Dienst-Personale dem Befolge der allgemeinen Anordnungen zu unterwerfen, nachdem mit Rücksicht auf den Zweck der letzteren, eine Ausnahme für sie weder nothwendig noch zuläßig erscheine.

---

*) Sie lautet:

Über das Ansuchen der Wiener-Gloggnitzer Eisenbahn-Unternehmung, einen von ihr vorgelegten Entwurf einer Bahn-Ordnung für diese Bahn zu sanctioniren, wurde diese Bahn-Ordnung ihrem vollen Inhalte nach zwar nicht genehmigt, jedoch angeordnet, daß Warnungstafeln, welche die in dem 6. und 7. Artikel der vorgelegten Bahn-Ordnung enthaltenen Polizei-Vorschriften zur Kenntniß des Publicums bringen, an geeigneten Orten der Bahn von der Eisenbahn-Gesellschaft aufzustellen, und die einschlägigen Ortsobrigkeiten zu deren genauer Handhabung anzuweisen sind, in welcher Beziehung das k. k. Kreisamt V. U. W. W. zu den entsprechenden weiteren Verfügungen beauftragt, und die k. k. Polizei-Oberdirection angewiesen wird, wenn etwaige polizeiliche Anstände beim Bahnbetriebe zu ihrer Kenntniß gelangen, hiervon dem k. k. Kreisamte die Mittheilung zu machen.

Die vorerwähnten Artikel 6 und 7 des vorgelegten Bahn-Ordnungs-Entwurfes lauten:

Artikel 6.

Es ist verboten:

1. das Gehen, Reiten und Fahren auf der Bahn, außerhalb der über die Bahn führenden Übergänge, auf den Böschungen derselben und auf denjenigen Theilen der Bahnhöfe, deren Betreten allgemein nicht gestattet ist; das Verweilen auf den Übergangswegen, das Betreten der Gräben und das Besteigen der Schutzwehren, Schlagbäume oder sonstiger Verschluß-Anlagen;

Eine specielle Strafbestimmung für die Übertreter dieser Anordnungen ist in dem Gesetze nicht ausgesprochen, wohl aber finden hierauf die Bestimmungen der §§. 31, 32 und 33 Anwendung. Nach den §§. 32 und 33 haben der I. und II. Theil des Strafgesetzbuches ihre Anwendung, so ferne der Thatbestand eines Verbrechens oder einer schweren Polizeiübertretung durch die unternommene Handlung oder Unterlassung constatirt werden kann. Allein der §. 31 bestimmt ausdrücklich, daß jede Handlung und jede Unterlassung, wodurch die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften übertreten werden, über vorausgegangene Untersuchung der gesetzlichen Bestrafung unterliege. Da nun eine eigene Strafsanction nicht ausgesprochen ist, so

---

2. Holz, Steine oder sonstige Sachen auf die Bahn zu legen oder zu werfen, oder die Bahn, oder die zur Befriedigung derselben angelegten Gräben und Hecken, oder die zum Betriebe dienenden Maschinen und Wagen auf irgend eine Art zu beschädigen;
3. das eigenmächtige Öffnen der Schlagbäume oder sonstigen Vorrichtungen, durch welche die über die Bahn führenden Wege und Triften gesperrt sind;
4. die Überfahrten oder Übertriften mit Fuhrwerk oder Vieh betreten zu lassen, nachdem das Herannahen des Wagenzuges oder einzelner Wagen von dem Wagenführer durch ein mit der Dampfpfeife oder mit der Glocke gegebenes Zeichen, oder von einem Bahnbeamten angekündigt ist;
5. Getreide, Stroh, Heu, Flachs und sonstige leicht Feuer fangende Gegenstände nahe an der Bahn auf offener Straße oder in freiem Felde anzuhäufen;
6. Vieh über die Bahn, die Böschungen und Gräben, an anderen Stellen als auf den für dasselbe angelegten Übergängen zu treiben; oder länger auf den Übertriften verweilen zu lassen, als zur Zurücklegung des Weges erforderlich ist;
7. das Beschädigen der Bahn, Gräben und Böschungen durch zu nahes Anackern.

Artikel 7.

Jede den Vorschriften des Artikels 6 zuwiderlaufende Handlung ist, in so ferne sie nicht als eine nach dem Strafgesetze zu ahndende sich darstellt, mit einer Geldstrafe zu 10 fl., oder mit Arrest bis zu 14 Tagen, abgesehen von einem etwaigen Schadenersatze, zu belegen.

werden derlei Übertretungen im Allgemeinen, in so ferne weder die Merkmale eines Verbrechens noch einer schweren Polizeiübertretung vorhanden sind, als Polizeivergehen zu behandeln und zu bestrafen seyn.

Über das Betreten der Eisenbahnen durch Gefälls-Individuen zur Durchführung gefällsämtlicher Zwecke bestand eine besondere Vorschrift, nämlich die n. ö. Regierungsverordnung vom 23. Febr. 1842, Z. 2977 (P. G. S.). Sie wurde jedoch durch das Hofkanzleidecret vom 18. November 1843, Regierungsverordnung vom 17. Jänner 1844, Z. 1848 wieder aufgehoben *).

§. 19.

Das Treiben und Weiden des Viehes in der unmittelbaren Nähe der Bahn hat nur unter sorgfältiger Aufsicht, wodurch das Betreten der Bahn und des Zugehöres derselben, dann das Ueberschreiten bestehender Einfriedungen mit Bestimmtheit und mit besonderer Rücksicht auf das allfällige Scheuwerden der Thiere bei der Vorüberfahrt der Züge verhindert werden kann, Statt zu finden.

Bezüglich der Strafsanction dieses Gesetz-Paragraphes, so wie der nachfolgenden 20 und 21 ist zu erinnern, daß die Übertretungen in Gemäßheit des §. 41 als schwere Polizeiübertretungen gegen die Sicherheit des Lebens zu behandeln und nach §. 183 II. Thl. des Strafgesetzbuches zu bestrafen sind. Nur muß erinnert werden,

*) Das citirte Hofkanzleidecret lautet:

Nach dem Inhalte des hohen Hofkanzleidecretes vom 18. November 1843 wird den Individuen der k. k. Finanzwache die unbedingte Betretung der Eisenbahntracen in Niederösterreich nunmehr gestattet. Es versteht sich jedoch von selbst, daß die Individuen der k. k. Finanzwache alle jene Vorsichten, die für den Betrieb der Eisenbahnen, der Aufrechthaltung der persönlichen Sicherheit wegen bestehen, genau zu beobachten haben werden, indem den Betriebsorganen der Eisenbahnen keine Verantwortung auferlegt werden kann, wenn die k. k. Wachmannschaft wegen Hintansetzung der allgemein gebotenen und aus dem Betriebe der Eisenbahnen sich ergebenden Vorsichten in vielleicht zu regem Diensteifer eine Verunglückung erleiden sollte.

daß das Weiden des Viehes in der Nähe der Eisenbahnen ohne Aufsicht schon durch das Hofkanzleidecret vom 30. November 1845, Z. 34,902 *) ausdrücklich mit näherer Bezeichnung verboten worden sei. Für Niederösterreich enthielten die Regierungsverordnung vom 16. December 1841, Z. 66,912 und vom 4. März 1842, Z. 11,017, dann die Regierungsverordnung an das k. k. Kreisamt V. U. M. B. vom 10. Mai 1844 ähnliche Verbote.

---

*) Das citirte Hofkanzleidecret lautet:

Da wiederholt Fälle vorgekommen sind, daß durch Betreten der Eisenbahnen von dem ohne alle Aufsicht längs dieser Bahnen weidenden Vieh gefährliche Störungen in dem sicheren Betriebe der Eisenbahnfahrten veranlaßt wurden, so erhält das k. k. Kreisamt zu Folge Hofkanzleidecrets vom 30. November l. J. Z. 34,902 den angemessenen Auftrag, das ohnehin bestehende Verbot, längs der Eisenbahnen das Vieh ohne Aufsicht weiden zu lassen, den Ortsobrigkeiten und den an die Eisenbahnen anrainenden Grund- und Vieheigenthümern mit dem nachdrücklichsten Ernste einzuschärfen, und die Ortsobrigkeiten insbesondere dafür verantwortlich zu machen, daß im Einverständnisse mit den Beamten der nächsten Eisenbahn-Stationen die strengste Überwachung dieses Verbotes gehandhabt, und gegen die Übertreter nach den bestehenden Gesetzen alsogleich des Strafamt gehandelt werde.

Da von der genauesten Aufrechthaltung dieses Verbotes die Sicherheit des Lebens und Eigenthums so vieler Menschen bedingt wird, welche gewöhnlich mit einem Eisenbahnzuge verführt werden, da somit die Schuldbarkeit durch die vernachlässigte Beaufsichtigung des Viehes, Unfälle auf den Eisenbahnen veranlaßt zu haben, zum höchsten Grade gesteigert wird, so erwartet die k. k. Landesstelle, daß durch eindringliche Belehrungen das Landvolk, über diese Verhältnisse zureichend aufgeklärt, nicht verabsäumen wird, durch angemessene Beaufsichtigung jeden Anlaß zu derlei Unfällen in Hinkunft zu beseitigen, und daß die Ortsobrigkeiten mit verdoppeltem Eifer sich die Überwachung des Verbotes, so wie die Einleitung der Straf-Amtshandlung gegen einen etwa noch dießfalls in Schuld Verfallenden stets werden angelegen seyn lassen.

Sollte das k. k. Kreisamt durch die gemachten Erfahrungen das bestehende Verbot als unzureichend finden, und neue Maßregeln mit strengeren Straf-Sanctionen nothwendig finden, so bleibt es demselben unbenommen die reif erwogenen und wohl begründeten Vorschläge ungesäumt zu erstatten.

§. 20.

Jede Beschädigung und jede Verrückung oder Veränderung an der Bahn und ihrem Zugehör, folglich nicht bloß an dem Geleise, sondern auch an Dämmen, Bermen, Gräben, an den Bauobjecten, Einfriedungen, Verschlußschranken, Warnungstafeln. Gefällssäulen, Meilenzeigern, Signalvorrichtungen u. s. w., sowie das Werfen oder Legen von was immer für Gegenständen auf die Bahnschienen oder neben dieselben, im Bereiche der Bahn, oder des Zugehöres derselben, ist verboten.

Auch den Reisenden ist in Bezug auf die Fahrbetriebsmittel jede Handlung untersagt, welche nicht streng auf die Benützung des Wagens zur Fahrt beschränkt bleibt.

Die Übertretung eines großen Theiles der in diesem §. enthaltenen Verbote dürfte sich, wenn hierbei eine böse Absicht erwiesen ist, zu der Behandlung nach dem ersten Theile des Strafgesetzbuches, und beinahe alle übrigen, auch wenn durch die unternommene Handlung keine körperlichen Verletzungen herbeigeführt wurden, zur Bestrafung nach dem zweiten Theile des Strafgesetzbuches eignen.

Wird nämlich die Beschädigung, Verrückung oder Veränderung der Bahn xc. in böswilliger Absicht überhaupt unternommen, und ist diese Absicht nur auf die Beschädigung fremden Eigenthums gerichtet, so wird je nachdem ein Schade wirklich erfolgt ist oder nicht, nach §. 74 **I.** Theils des Strafgesetzbuches und dem Justiz-Hofdecrete vom 18. Februar 1826, Nr. 2163 der J. G. S. und Hofkanzleidecret vom 1. April 1826, Z. 8783 (A. P. G. S.) das versuchte oder vollbrachte Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit vorhanden seyn.

Wäre hierbei bloß Muthwille von Seite des Thäters unterlaufen, so fände der §. 76 **II.** Thl. des Strafgesetzbuches seine Anwendung. Wären endlich Beschädigungen an den Schienen, Dämmen xc. oder das Legen von Gegenständen auf die Bahnschienen xc. in der Absicht erfolgt, um das Leben der die Eisenbahn Benützenden zu ge-

fährden oder um zu tödten, so würden die §§. 136, 117 und 118 des I. Thls. des Strafgesetzbuches ihre Anwendung finden *).

§. 21.

In der Umgebung der Bahn dürfen von den Anrainern keine solchen Anstalten getroffen oder Herstellungen ausgeführt werden, welche den Bestand der Bahn oder ihres Zugehöres, oder die regelmäßige und sichere Benützung derselben gefährden, oder welche eine Feuersgefahr herbeiführen könnten; daher bei was immer für Terrainsveränderungen oder Bauführungen, wenn erstere in einer Höhe oder Tiefe vorgenommen werden wollten, wodurch die Entfernung der Stelle, wo die Veränderung vorgenommen werden soll, von der Gränze des zur Bahn gehörigen Eigenthums verringert, oder jene Stelle dieser Gränze näher gerückt würde, oder wenn die letztern in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche vorgenommen werden wollten, die Bewilligung hierzu von der zur Oberaufsicht über den Betrieb und den Vollzug der bahnpolizeilichen Anordnungen berufenen Behörde eingeholt werden muß, welche vor der Ertheilung der Bewilligung mit der Unternehmung und den zur Überwachung des Betriebes aufgestellten Beamten, rücksichtlich der Staats-Eisenbahnen aber mit der General-Direction der Staats-Eisenbahnen das Einvernehmen zu pflegen hat.

Die freie Lagerung von leicht feuerfangenden Stoffen im Bereiche der Feuersgefahr der Bahn ist zu vermeiden; für den gehörigen Verschluß der an und für sich zwar feuersicheren, aber zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände bestimmten Räume stets zu sorgen, die zur Einfuhr bereit liegenden reifen Feldfrüchte sind in thunlichste

---

*) Siehe jedoch hierüber das bei §. 32 abgedruckte Justiz-Hofdecret vom 18. März 1847, Z. 1924.

Entfernung von der Bahn zu bringen; endlich ist bei Waldanlagen und überhaupt bei Baumpflanzungen auf die Beseitigung der Möglichkeit, daß Windbrüche Statt finden und die Bahn verlegen können, Rücksicht zu nehmen.

Der §. 21 ist lediglich im Interesse der Eisenbahnen und zwar zu ihrem Schutze, 1) in Beziehung auf das Bauobject selbst, 2) dessen Zugehör, 3) in Beziehung auf die ungestörte und sichere Benüzung desselben und 4) endlich zur Bewahrung vor Entschädigung erflossen.

Objecte der in demselben enthaltenen Verbote sind: a. Terrainsveränderungen, b. Bauführungen, c. feuergefährliche Handlungen und d. Veränderungen an Waldanlagen und Baumpflanzungen. Bezüglich des letzten Punctes enthält der nachfolgende §. 23 die Ergänzung. In Beziehung auf Terrainsveränderungen wird als Grundsatz aufgestellt, daß dieselben in der Nähe der Privateisenbahnen ohne Bewilligung der Landesstelle, in der Nähe der Staatseisenbahnen aber ohne Einvernehmen mit der Direction der Staatseisenbahnen dann nicht unternommen werden dürfen, wenn durch diese Terrainsveränderung das Object der Gränze des zur Bahn gehörigen Eigenthums näher gerückt, oder die Entfernung verringert werden würde. Ob in die Höhe oder Tiefe gearbeitet werde, ist gleichgiltig.

Es ist augenscheinlich, daß dieser Grundsatz der richtige sey, obschon die Worte des Gesetzes: »Bei Terrainsveränderungen, wenn »erstere in einer Höhe oder Tiefe vorgenommen werden wollten, wo»durch die Entfernung der Stelle, wo die Veränderung vorgenom»men werden soll, von der Gränze des zur Bahn gehörigen Eigen»thums verringert wird 2c.,« zu dem Glauben verleiten, als könnte dieselbe Stelle, sie möge erhöht oder es möge in die Tiefe gegraben werden, hierdurch der Gränze eines andern Objectes näher gerückt werden. Aus dem Geiste der Anordnung dürfte zu entnehmen seyn, daß das Bindungswort wodurch sich auf das Hauptwort Terrainsveränderungen bezieht, und der Nachsatz: wenn erstere in einer Höhe oder Tiefe vorgenommen

werden wollten, mit dem Worte wodurch in keiner Verbindung stehe, sondern nur bezeichnen wolle, daß dieser Grundsatz gleiche Anwendungen finde, es möge sich um Anschüttungen oder Abgrabungen handeln.

Eine Näherrückung durch Graben in die Höhe oder Tiefe läßt sich zwar dort denken, wo die Bahn durch Tunnells geführt wird. Gräbt der Besitzer des ober dem Tunnell liegenden Grundes in die Tiefe, so nähert er sich allerdings der Bahn, allein es kann dieserwegen nicht behauptet werden, er habe sich der Gränze des der Bahn gehörigen Eigenthums genähert.

Bei Bauführungen ist der gleiche Grundsatz beibehalten, und nur in Bezug auf Feuersgefahr beigefügt, daß zu Bauführungen, welche in dem als feuergefährlich erklärten Rayon vorgenommen werden wollten, ebenfalls die oben erwähnte Bewilligung und Zustimmung erforderlich sey. Die Grundsätze, nach welchen bei der Bewilligung von Bauten in der Nähe der Eisenbahnen vorzugehen ist, bestimmte für Privatbahnen schon das Hofkanzleidecret vom 22. October 1841, Z. 30,228 (P. G. S.) *), in der Nähe der

---

*) Es lautet:

Um die Gleichförmigkeit im Verfahren bezüglich der Entfernung der Ortschaften sowohl als vereinzelter Gebäude von den Eisenbahnen mit Locomotiven herzustellen, hat die k. k. vereinigte Hofkanzlei unterm 22. October 1841 bis zur Erscheinung des allgemeinen Polizei-Gesetzes für den Betrieb auf Eisenbahnen mit Locomotiven als provisorische Norm festzusetzen befunden, daß die Distanz von 30 Klaftern, welche nach der Feuerordnung als der räumliche Abstand feuergefährlicher Objecte von den Wohn- und Wirthschaftsgebäuden gesetzlich festgesetzt ist, auch für die Entfernung der Locomotiv-Eisenbahnen von den Ortschaften und von den vereinzelten Wohn- und Wirthschaftsgebäuden dergestalt zu gelten habe, daß wenn überwiegende Ursachen die Führung der Eisenbahn-Trace innerhalb dieser 30 Klafter an Wohn- oder Wirthschaftsgebäuden unbedingt gebieten, sodann für die Eindeckung mit feuersicheren Materialien der innerhalb der Distanz von 30 Klaftern befindlichen Gebäude im gehörigen Wege gesorgt werden müsse. Die Distanz der 30 Klafter ist von der Achse des Rauchfanges der Locomotive zu bemessen, also bei doppelten Geleisen für die rechte Seite von der Achse des Rauchfanges der Locomotive auf dem rechten Geleise, und für die linke Seite von dem linken Geleise; übrigens versteht es sich von selbst, daß die bestehenden Vorschriften in Be-

Staatsbahnen aber das Hofkanzleidecret vom 28. December 1843, Z. 40,114 (P. G. S.) *).

Besondere Maßregeln aber zur Beseitigung der Feuersgefahr für die in der Nähe der Eisenbahn befindlichen Gebäude enthält die

---

treff der Vorsichten bei den Fahrten mittelst Sperrung des Dampfes und Schließung des Rauchfanges gehörig handzuhaben sind.

*) Der wörtliche Inhalt ist folgender:

Um bei der Herstellung neuer Gebäude an den in der Ausführung stehenden Staats-Eisenbahnen, in so fern dabei die Dampfkraft Anwendung findet, den Anforderungen der öffentlichen und Polizei-Rücksichten gegen Feuersgefahr zu entsprechen, und zugleich den Bestand der Bahn und die Sicherheit des Betriebes nicht zu gefährden, ist die k. k. vereinigte Hofkanzlei mit dem Präsidium der k. k. allgemeinen Hofkammer bezüglich der Entfernung der neuen Gebäude von der Bahnlinie über folgende Bestimmungen übereingekommen, welche bis zur Erlassung des allgemeinen Polizei-Regulativs für die Eisenbahnen als leitende Vorschrift zu gelten haben.

1. Gebäude, welche innerhalb einer Entfernung von 30 Klaftern von der Bahnkrone neu errichtet werden wollen, müssen feuersicher hergestellt werden, oder sonstigen Schutz gegen Feuersgefahr erhalten. Daher müssen insbesondere an der Bahnseite Öffnungen in der Bedachung wo möglich ganz vermieden, oder durch Verglasung u. s. w. fest verwahrt werden.

2. Die Errichtung neuer Bau-Objecte auf eine Entfernung von fünf Klaftern von der Bahnkrone ist in der Regel nicht zu gestatten. Eine Ausnahme davon, wo sie die eigenthümlichen örtlichen Verhältnisse oder jene des Bahnbetriebes zuläßig machen, kann nur von Fall zu Fall nach vorläufiger Rücksprache mit der General-Direction der Staats-Eisenbahnen gestattet werden.

3. Gebäude, welche in einer geringeren Entfernung als zehn Klafter von der Bahnkrone zu stehen kommen, sollen in der Richtung gegen die Bahn keine unmittelbaren Ausgänge, in so weit diese den unmittelbaren Zutritt zur Bahn zum Zwecke hätten, erhalten. Ausnahmen von dieser Regel dürfen nur in jenen Fällen, wo durch Schranken und andere Vorsichtsmaßregeln den zu besorgenden Gefahren auf eine befriedigende Weise begegnet werden kann, mit Zustimmung der genannten General-Direction zugestanden werden.

Auch ist die Errichtung von Gebäuden zu vermeiden, wenn damit die Nothwendigkeit zur Anlage eines neuen Überganges im Niveau der Bahn verbunden wäre.

Verordnung des böhmischen Guberniums vom 24. Juli 1845, Z. 44,676 *).

---

*) Sie lautet folgender Maßen:

Die nahe bevorstehende Eröffnung des Verkehrs auf der nördlichen Staats-Eisenbahn-Strecke hat die k. k. General-Direction veranlaßt, ihren untergeordneten Organen den Auftrag zu ertheilen, die zu treffenden Verfügungen über die wegen ihrer Nähe an der Bahn, der Feuersgefahr ausgesetzten Objecte commissionell zu berathen, und zur Vornahme dieser Commissionen bei den betreffenden k. k. Kreisämtern sich zu verwenden.

Bei der Schwierigkeit, dießfalls feste, für alle Fälle passende, unabänderliche Grundsätze aufzustellen, mußte sie es auf eine genaue Erhebung und auf eine richtige Beurtheilung der localen Verhältnisse ankommen lassen, wie weit und in welchem Maße die gegen Feuersgefahr zu treffenden Vorkehrungen sich zu erstrecken haben.

Indessen hat sie auf Grundlage der von der k. k. vereinigten Hofkanzlei im Einverständnisse mit dem Hofkammer-Präsidium unterm 28. December 1843, H. Z. 40,114 erlassenen Bestimmungen Nachstehendes an die untergeordneten Ober-Ingenieure zur Richtschnur hinausgegeben:

1. Ganz freistehende, einzelne Gebäude, sie seien aus Stein- oder aus Holz-Materiale gebaut, dürften an und für sich weniger Rücksicht verdienen, weil sich die Feuersgefahr durch dieselben nicht über andere Gebäude verbreiten kann, und weil folglich die vorzuschlagenden Vorbeugungs-Maßregeln nur von untergeordneter Art, als feuersicherer Anstrich des Daches, Bestrich der Wände mit Mörtel u. dergl., seyn können, vorausgesetzt, daß solche Vorkehrungen mit den feuerpolizeilichen Anordnungen des Landes in keinem Widerspruche stehen.

2. Ein gleicher feuersicherer Anstrich der Schindeldächer dürfte auch in Ortschaften über die Entfernung von 15° hinaus mit Vortheil angewendet werden können.

3. Strohdächer innerhalb 30° Entfernung von der Bahnkrone dürften zu beseitigen seyn, und wo die Wände des Gebäudes kein Ziegeldach zu tragen vermögen, dürften dieselben in der Entfernung von 15° und darüber mit feuersicher angestrichenen Schindeldächern zu ersetzen seyn; unter 15° ist aber das Gebäude, insofern die Wände kein feuersicheres Dach zu tragen geeignet sind, einzulösen und gänzlich zu demoliren, wobei jedoch der Partei freizustellen ist, an dessen Stelle ein neues feuersicheres Gebäude auf eigene Kosten aufzuführen.

4. Gebäude mit hölzernen Wänden sind von außen an die gegen die Bahn gekehrten Seiten mit einem Mörtelbestrich zu versehen.

5. Wenn durch die Sicherung der der Bahn zunächst liegenden Gebäude, die rückwärtigen Gebäude, wenn sie auch noch innerhalb des Rayons von

Diese zum Schutze der Eisenbahnen gegen Entschädigungen, welche durch entstandene Brände herbei geführt werden könnten, erlassenen gesetzlichen Bestimmungen des §. 21 reihen sich andern zum Schutze der Anrainer gegen unvorsichtige Handhabung mit dem Feuer schon früher erlassenen Vorschriften an, die im Laufe der in dem Eisenbahnwesen gemachten Erfahrungen zahlreiche Abänderungen erlei-

---

30° sich befinden, hinlänglich gesichert werden, versteht es sich von selbst, daß für letztere keine weiteren Vorkehrungen nöthig sind. Auf gleiche Weise ist in Überlegung zu ziehen, ob an mancher Stelle der Bahn die Herstellung von 12 bis 14 Schuh hohen Einfassungs-Mauern oder dichte Pflanzungen von Bäumen, durch welche das Verbreiten der Funken gegen die Häuser oder Ortschaften verhütet wird, nicht vor jeder andern Vorbeugungs-Maßregel den Vorzug verdienen dürfte.

6. Endlich ist bei Ausmittlung der nach den Umständen vorzuschlagenden Vorbeugungs-Art, immer die Lage des Gebäudes, der Gebrauch, wozu es bestimmt ist, ob es höher oder tiefer als die Bahn liegt, ob es einzeln steht, und ob in der Nähe andere Gebäude, und welcher Gattung, sich befinden, in das Auge zu fassen, und die Anträge darnach zu stellen, damit dieser wichtige Gegenstand auf beruhigende Art und mit Vermeidung aller überflüssigen Auslagen beseitigt werden könne.

Übrigens muß in allen Fällen, wo die feuersichere Herstellung der Gebäude mit größeren Kosten verbunden seyn würde, in Überlegung genommen werden, ob es nicht vortheilhafter wäre, die Objecte überhaupt gänzlich einzulösen und zu beseitigen. In Betreff der Art und Weise, auf welche die von Fall zu Fall beschlossene Vorkehrung ausgeführt werden soll, ob nämlich durch Unternehmer oder durch die Besitzer, oder in Regie, hat man die k. k. Ober-Ingenieure darauf hingewiesen, die Bestimmung fest im Auge zu behalten, daß die von der Commission angeordneten Sicherheits-Vorkehrungen in der Regel den betreffenden Parteien zur Herstellung zu überlassen sind.

Der vom Staate zu leistende Beitrag zur feuersichern Herstellung der Bau-Objecte wird zur Hälfte nach erfolgter Genehmigung der commissionellen Verhandlung und zur Hälfte gleich nach vollbrachter und vorschriftsmäßig befundener Arbeit geleistet.

Diese mit Zuschrift der k. k. General-Direction für die Staats-Eisenbahnen vom 16. Juli l. J. Z. 5251 mitgetheilten Grundsätze werden dem k. Kreisamte unter Bezug auf die Gub. Verordnung vom 22. Jänner 1844, G. Z. 3245 zur Wissenschaft mit dem Auftrage zugestellt, dem dießfälligen Ersuchschreiben wegen Vornahme der inerwähnten commissionellen Verhandlung mit möglichster Beschleunigung zu entsprechen.

den mußten. Solche waren für die Kaiser Ferdinands Nordbahn zuerst die n. ö. Regierungsverordnung vom 10. Februar 1838, Z. 4103. Sie verordnete, die Direction der Gesellschaft habe bei dem vorkommenden Aussprühen der Kohlentheile aus den Locomotiven, wodurch für die Saatfelder sowohl als die Ortschaften Feuersgefahr erwachse, solche Vorkehrungen zu treffen, wodurch dießfällige Nachtheile verhindert werden.

Das spätere Hofkanzleidecret vom 7. April 1838, Z. 7963 (P. G. S.) befahl in gleicher Tendenz 1) die Einstellung der Feuerung der Locomotive während der Fahrt mit Holz, 2) die Einführung einer breiteren Pfanne unter dem Feuerherde und die Anbringung eines Drahtnetzes an dem oberen Ende des Rauchfanges, 3) die Verwendung guter Kohlen und Coacks zur Feuerung, 4) das langsamere Fahren durch Ortschaften, 5) die Anbringung der gedeckten Personenwägen in der Nähe des Dampfwagens.

Das weitere Hofkanzleidecret vom 7. Februar 1840, Z. 3698 erklärte, daß das Verbot der Holzfeuerung sich nicht auf jene Fälle beziehe, wenn die theilweise Nachfeuerung mit Holz zur Anfachung des erloschenen Feuers dann unerläßlich wird, wenn die Locomotive während der Fahrt selbst den Dienst versagen und sehr unangenehme Stockungen während der Fahrt selbst entstehen könnten.

Mit dem Hofkanzleidecrete vom 3. April 1840, Z. 8673 wurde das Verbot der theilweisen Holzfeuerung ganz aufgehoben, jedoch die Absperrung des Dampfschubers bei Fahrten in der Nähe der Ortschaften angeordnet, mit dem Hofkanzleidecrete vom 14. August 1840, Z. 23,652 aber von dieser Absperrungspflicht jene Fälle ausgenommen, wo bei Fahrten durch Ortschaften wegen der obwaltenden örtlichen oder sonstigen Fälle die Maschine hierdurch in gänzlichen Stillstand gerathen würde.

Endlich wurden mit dem Hofkanzleidecrete vom 31. December 1842, Z. 35,250 die in den eben erwähnten Vorschriften angeordneten Vorkehrungen als aufgehoben bei jenen Maschinen erklärt, welche mit dem als sehr zweckmäßig erkannten Klein'schen Funkenapparate versehen sind.

Ähnliche Vorsichten wurden auch auf der Gloggnitzer Eisenbahn

in das Leben gerufen, in deren Concession (Hofkanzleidecret vom 22. Februar 1839, Z. 5767) ausdrücklich ausgesprochen wurde:

»Übrigens sind die Vorsichtsmaßregeln, welche wegen der Feuers- »gefahr der Locomotive bereits für die Nordbahn vorgeschrieben wor- »den sind, auch auf die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn auszudehnen, »wobei der letzteren Modificationen der bestehenden Vorschriften wegen »einer verschiedenen Bauart ihrer Locomotive nur in so fern zugestan- »den werden können, als sich selbe durch angestellte Versuche und »weiter gemachte Erfahrungen als zulässig erproben.«

Eine solche Modification ist der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-gesellschaft auch zu Theil geworden, indem ihr die Holzheizung in so weit gestattet wurde, als ihre Locomotive mit dem Berlin-Potsdamer oder New-Yorker-Harlemer Funkenapparate versehen wurden. (Hofkanzleidecret vom 15. Mai 1841, Z. 14,358; Hofkanzleidecret vom 30. Juli 1841, Z. 22,384; Hofkanzleidecret vom 27. November 1841, Z. 36,525 und Hofkanzleidecret vom 24. August 1843, Z. 25,527.)

Obgleich nun in dem vorliegenden Eisenbahngesetze in Beziehung auf die Feuerung der Locomotive specielle Vorschriften nicht enthalten sind, und daher angenommen werden muß, daß entstehende neue Privateisenbahnen oder die Betriebsunternehmungen der Staatsbahnen als solche in der Feuerung und Einrichtung der Locomotive nicht gebunden seyen, so dürften dennoch die früher entstandenen Eisenbahnen an die für sie besonders erlassenen Vorschriften allerdings noch nach Publicirung des Eisenbahngesetzes gebunden seyn, zumalen durch die bei ihrer Tracirung noch mangelnden Erfahrungen gerade für diese Bahnen Vorsichtsmaßregeln nothwendig seyn können, welche bei den später entstehenden Bahnen, für welche die in Beziehung auf die Entfernung der Häuser und Ortschaften von den Eisenbahnen erlassenen weiter oben aufgeführten Hofkanzleidecrete vom 22. October 1841, Z. 30,228 und vom 28. December 1843, Z. 40,114 schon Anwendung fanden und finden, derlei Vorsichten entbehrlich werden.

Wenn bei Bauten in der Nähe der Staatseisenbahnen bei der mit der Direction der letzteren gepflogenen Rücksprache diese die Bau-

bewilligung verweigert, so dürfte der weitere Instanzenzug nach der von mir bei §. 2 angegebenen Weise Statt zu finden haben.

§. 22.

Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche oder Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Auftreiben des Viehes auf die Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm, und überhaupt jede Handlung, durch deren Ausübung wegen der Auflockerung des Erdreiches oder wegen des Herabfallens von Gegenständen für den Bau, die Erhaltung oder für den Betrieb der Eisenbahnen an Bergabhängen oder in Gebirgsgegenden eine Gefahr mit Grund zu besorgen wäre, ist auf denjenigen Strecken oder Puncten der Grundstücke, welche von der dazu berufenen Behörde ausdrücklich bestimmt und mit kennbaren Merkmalen bezeichnet worden sind, untersagt.

Die in diesem Paragraphe aufgeführten Verbote enthalten Beschränkungen in der Benützungsart für die Eigenthümer von Waldungen, urbaren und nicht urbaren Gründen in der Nähe der Eisenbahn, insofern durch die hiezu berufene Behörde auf irgend einer Strecke eine derlei Benützungsart ausdrücklich untersagt und die Stelle mit kennbaren Merkmahlen bezeichnet worden ist.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Übertreter abgesehen von diesen im Interesse der Eisenbahnen erlassenen Vorschriften auch noch anderweitig durch dieselbe Handlung strafbar werden kann, insofern die unternommene Benützung seines Grund und Bodens auch nach dem Waldpatente oder anderen politischen Vorschriften verboten war. Es ist aber, soll die Übertretung des §. 22 des Eisenbahngesetzes constatirt werden, nothwendig, 1. daß eine bestimmte Benützungsart ausdrücklich verboten worden sei, 2. daß die Stelle, auf welche sich das Verbot der Benützungsart erstreckt, mit kennbaren Merkmalen bezeichnet worden sei, und 3. daß beides von der dazu berufenen Behörde geschehen sei. Die hiezu berufene Behörde dürfte wohl in der Regel dasjenige Kreisamt seyn, welchem bei der Tracirung der Bahnstrecke die Vornahme jener Local-

Erhebungen zustand, auf deren Grund die Concession bei Staatsbahnen durch die höchste Genehmigung erwirkt wurde, und insofern von Seite des anrainenden Grundeigenthümers die Beschränkung der Grundbenützung entweder freiwillig angenommen, oder sich hierüber ausgeglichen, oder hiefür mit Anwendung des §. 365 des a. b. G. B. im Wege des Erkenntnisses die beschränkte Benützung gegen Entschädigung ausgesprochen seyn wird, dürfte es zweckmäßig seyn, dieselben hievon durch die Grundobrigkeit, nach Umständen die Personalinstanz ämtlich zu verständigen, wodurch der ersten Bedingung ausdrücklich Genüge geleistet wäre; es ist aber weiters nothwendig, daß die zur beschränkten Benützung bestimmte Stelle mit Merkmalen bezeichnet werde, was wohl am zweckmäßigsten mit kreisämtlicher oder obrigkeitlicher Intervenirung durch Merksteine geschehen könnte. Sehr zweckmäßig endlich dürfte es seyn, wenn die beschränkte Eigenthumsbenützung in dem Grundbuche (Landtafel) bücherlich ausgezeichnet wird, weil nur auf diese Weise für die Eigenthümer des Eisenbahn-Objectes die Streitigkeiten mit nachfolgenden Eigenthümern des belasteten Grundtheiles vermieden werden könnten. Ist die Beschränkung dieser oder jener Benützungsweise eines Grundstückes die Folge des Ausspruches der in dem §. 3 vor Eröffnung einer Bahnstrecke berufenen Untersuchungscommission, somit eine jener Bedingungen, von deren Erfüllung nach §. 3 die Eröffnung der Bahnstrecke abhängig gemacht wurde, so ist in diesem Falle unter der hiezu berufenen Behörde bei Privatbahnen die Landesstelle, bei Staatsbahnen die Direction der Staats-Eisenbahnen zu verstehen. Die Übertretung eines der in diesem §. 22 enthaltenen Verbote ist im §. 41 als schwere Polizeiübertretung mit Anwendung des §. 183 II. Theils des St. G. B. selbst dann erklärt, wenn die Übertretung keinen Nachtheil zur Folge gehabt hat.

Übrigens sind schon früher mit dem Hofkanzleidecrete vom 29. August 1844, Z. 23,449, steiermärkische Gubernial-Verordnung vom 18. September 1844, Z. 15,800 umständliche Vorschriften zur Verhütung von Unglücksfällen auf den Staats-Eisenbahnen an Bergabhängen und in Gebirgsgegenden erlassen worden *).

---

*) Sie lauten:

Die hohe k. k. vereinigte Hofkanzlei hat, im Einverständnisse mit dem

Verantwortlichkeit.

§. 23.

Für den Vollzug der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vor=

---

hohen Präsidium der allgemeinen Hofkammer, die nachstehende Vorschrift zur Verhütung von Unglücksfällen auf Staats=Eisenbahnen an Bergabhängen und in den Gebirgsgegenden erlassen:

§. 1. Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche, der Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Auftreiben des Viehes auf die Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm, und überhaupt jede Handlung, durch deren Ausübung wegen der Auflockerung des Erdreiches oder wegen des Herabfallens von Gegenständen für den Bau, die Erhaltung oder den Betrieb der Staats=Eisenbahnen an Bergabhängen oder in Gebirgsgegenden eine Gefahr mit Grund zu besorgen wäre, wird auf den Grundstücken an denjenigen Strecken oder Puncten, welche von den hierzu berufenen Behörden ausdrücklich zu bestimmen sind, gänzlich untersagt.

§. 2. Die Entscheidung, auf welchen Grundstücken, an welchen Strecken oder Puncten diese Untersagung Platz zu greifen, und die Beschränkung in der Ausübung des Eigenthums= oder Nutzungsrechtes für die betreffenden Anrainer der Staats=Eisenbahn einzutreten hat, steht der k. k. General=Direction der Staats=Eisenbahnen zu, welcher zugleich obliegt, das Grundstück, auf welchem die Untersagung Anwendung zu finden hat, mit kennbaren Merkmalen in einer Art bleibend bezeichnen zu lassen, damit über den Umfang, bis zu welchem die Beschränkung sich erstreckt, kein Zweifel obwalten könne.

§. 3. Findet sich Jemand durch die Entscheidung der General=Direction für die Staats=Eisenbahnen beschwert, so hat er binnen der Fallfrist von vierzehn Tagen nach Empfang der Entscheidung die Vorstellung dagegen bei dem zuständigen k. k. Kreisamte zu überreichen, welches letztere diese Vorstellung mit dem eigenen Gutachten binnen 8 Tagen an die k. k. General=Direction der Staats=Eisenbahnen unmittelbar zu überschicken hat, damit diese letztere entweder, falls sie zureichende Gründe findet, ihre frühere Bestimmung angemessen abändern, oder die vom Kreisamte einbegleitete Vorstellung zur Entscheidung in zweiter Instanz dem Präsidium der k. k. allgemeinen Hofkammer vorlege.

Es versteht sich übrigens von selbst, daß in derlei Fällen, wo Gefahr am Verzuge ist, den Vorstellungen gegen die Bestimmungen der k. k. General=Direction für die Staats=Eisenbahnen keine hemmende Wirkung zustehe.

schriften sind die Unternehmung, welche den Betrieb ausübt und die Direction derselben, ferner die Angestellten der Unter-

---

§. 4. Denjenigen Eigenthümern oder Nutznießern von Gründen, welche durch die ihnen aufgetragene Beschränkung in der Benützung ihres Eigenthums- oder Nutzungsrechtes einen wirklichen und nachweisbaren Schaden erleiden sollten, bleibt es vorbehalten, ihre dießfälligen Entschädigungs-Ansprüche geltend zu machen, deren Anmeldung bei dem k. k. Kreisamte des Bezirkes zu geschehen hat, in welchem der Grund gelegen ist, hinsichtlich dessen die Beschränkung eintritt.

§. 5. Über die Entschädigungs-Anmeldungen hat sodann das berufene Kreisamt nach Maßgabe der für die Staats-Eisenbahnen bestehenden Expropriations-Vorschriften das weitere gesetzliche Verfahren einzuleiten.

§. 6. Die Beamten und das Aufsichtspersonale der Staats-Eisenbahnen sind verpflichtet, über die Aufrechthaltung der im §. 1 bezeichneten Untersagung zu wachen. Die gleiche Verbindlichkeit liegt aber auch allen Obrigkeiten ob, welche gesetzlich berufen sind, für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit zu sorgen.

§. 7. Die Übertretungen der im §. 1 ausgedrückten Anordnung sind, wenn sie nicht nach den sie begleitenden Umständen zur Behandlung nach dem allgemeinen Strafgesetze sich eignen, als politische Vergehen zu behandeln, und daher mit den für die letzteren gesetzlich bestehenden Strafen von den politischen Obrigkeiten und Behörden zu belegen.

Das Kreisamt hat diese mit hohem Hofkanzleidecrete vom 29. v. M., Z. 23449, herabgelangte Vorschrift alsogleich gehörig kund zu machen, und nach den ihm durch dieselbe ertheilten Bestimmungen gehörig vorzugehen, zu dem Ende die General-Direction der Staats-Eisenbahnen auf alle Stellen und Strecken aufmerksam zu machen, wo zur öffentlichen Sicherheit die vorstehenden Verbote einzutreten haben, die von der General-Direction bezeichneten Stellen und Strecken sorgfältigst zu überwachen, damit nicht durch Übertretungen die öffentliche Sicherheit gefährdet werde, und zu dem Ende gegen allfällige Übertreter das nach den Umständen angezeigte gesetzliche Verfahren auf der Stelle einzuleiten.

Hinsichtlich der Beschwerden gegen die Bestimmungen der General-Direction in dieser Beziehung hat das Kreisamt feste Hand darauf zu halten, daß die Fallfrist von 14 Tagen vom Beschwerdeführer nicht überschritten werde, und Vorstellungen, die nach der Fallfrist erst eingebracht werden, lediglich zurückzuweisen, seinerseits hat aber auch das Kreisamt unter strenger Verantwortung die zur Vorlage an die General-Direction geeigneten Vorstellungen binnen acht Tagen unfehlbar an dieselbe zu übermachen, und dabei über die angeführten thatsächlichen Verhältnisse die ämtlichen Aufklärungen beizufügen.

nehmung, dann das von der Bahnanstalt Gebrauch machende oder sonst zu derselben in Beziehung tretende (§§. 18, 19, 20, 21 und 22) Publicum verantwortlich.

Insbesondere sind diejenigen verantwortlich, welche bei der ihnen zur Erlassung von Anordnungen eingeräumten Befugniß oder auferlegten Pflicht, solche Maßregeln zur Ausführung bringen, welche mit den erwähnten Vorschriften im Widerspruche stehen, welche verabsäumen ihren Obliegenheiten zur Beischaffung derjenigen Mittel, die der sichere und regelmäßige Betrieb fordert, nachzukommen, welche es unterlassen, die nöthige Aufmerksamkeit und Vorsicht anzuwenden, oder ihre Untergebenen rücksichtlich des Vollzuges der den letzteren obliegenden Verpflichtungen zu überwachen.

Über das Maß, in welchem die Verantwortlichkeit, die Individuen, denen eine strafbare Handlung oder Unterlassung zur Last fällt, zu treffen hat, entscheidet die mit Rücksicht auf die eingeräumten Befugnisse und auferlegten Pflichten, auf den Umfang und die Gränzen des Wirkungskreises zu beurtheilende Art und Beschaffenheit der gegen ein Verbot verübten Handlung, oder gegen ein Gebot Statt gefundenen Unterlassung. Die in diesem §. angeführten Bestimmungen über die Verantwortlichkeit werden unabhängig von der Frage über die Haftung für erlittene Beschädigungen festgesetzt, daher in

---

Hinsichtlich der angemeldeten Entschädigungs-Forderungen hat das Kreisamt sich auf das Gewissenhafteste nach den angedeuteten Vorschriften zu benehmen, damit die Entschädigungswerber die ihnen gesetzlich gebührende Entschädigung auch schnell und so vollständig, als die Vorschriften es bestimmen, richtig erhalten.

Die hohe Hofkanzlei erwartet von dem Diensteifer des Kreisamtes, daß dasselbe die Befolgung dieser für die öffentliche Sicherheit wichtigen Vorschrift streng überwachen und mit dem erforderlichen Nachdrucke erwirken werde.

der letzteren Beziehung die dießfälligen allgemeinen Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und des Strafgesetzes II. Theils zur Richtschnur zu dienen haben.

Aus dem Schlußsatze dieses Paragraphes, nach welchem die in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Verantwortlichkeit unabhängig von der Haftung für Beschädigungen erklärt, und bezüglich der letzteren auf die allgemeinen Gesetze hingewiesen wird, ergibt sich, daß die Folgen der hier ausgesprochenen Verantwortlichkeit, wenn der Fall derselben eintritt, nur strafrechtliche seyn können. Diese Verantwortung kann treffen:

a) die Unternehmung selbst,

b) die Direction derselben,

c) die Angestellten der Unternehmung,

d) das von der Bahn Gebrauch machende oder sonst zu derselben in Beziehung tretende Publicum.

Es kömmt vor Allem zu bemerken, daß hier der der österreichischen Strafgesetzgebung bis nun fremde Grundsatz festgestellt wird, nämlich der, daß eine moralische Person (Unternehmung, Direction) Subject einer strafrechtlichen Behandlung werden könne. Dr. Anselm Ritter von Feuerbach hat in seinem Lehrbuche des gemeinen in Deutschland gültigen peinlichen Rechtes, herausgegeben von dem geheimen Rathe Dr. C. J. A. Mittermaier (Gießen 1840) §. 28, sich bestimmt ausgesprochen, daß nur ein Individuum ein mögliches Subject eines Verbrechens seyn könne, niemals aber eine moralische Person (Gesellschaft, **Universitas** oder **Collegium**). »Bloß die Einzelnen in einer Gesellschaft jeder Art sind die Verbre»cher,« sagt der Herr Verfasser, »selbst dann, wenn Alle das Verbrechen »wollten oder vollbrachten. Denn da eine Gesellschaft nur durch »ihren bestimmten Zweck als eine moralische Person und als »diese Gesellschaft besteht, so handeln die einzelnen Glieder nicht »als Gesellschaft, sobald sie nicht für den Zweck der Gesellschaft, »sondern für einen von demselben verschiedenen Zweck handeln.« Er beruft sich hiebei auf die Bestimmungen des römischen Rechtes **L. 15 §. 1. D de dolo, c. 5. de sent. excommun. 6 — cf.** unter Anführung der dieselbe Ansicht vertretenden Schriftsteller Nettel-

bladt Syst. elem. jurispr. pos. L. II. S. II. T. 3. §. 377, — Malblano observat. quaedam ad delicta universitatum Erf. 1792 (et in opusc. jurid. crim. Erf. 1793), Klein im Archiv des Criminalr. Bd. 3 St. 3. Nr. 2. — Martin »Lehrbuch des deutschen Criminalrechtes,« und Mohl Würtembergisches Staatsrecht 1. Bd. S. 655. Dagegen war im Mittelalter unbezweifelt, daß auch moralische Personen Delicte verüben können. (Literatur hierüber findet sich bei Gandinus de maleficiis sive de homicid. p. 68. Clarus quaest. 16. Nr. 7. Haubold opusc. academ. edit. Stieber Volum II., pag. 604, und ebenderselbe in praefat. p. LXXIII. Gesterding: »Ausbeute von Nachforschungen,« II. S. 399. Hepp: »Versuche über einzelne Theile der Straf-Wissenschaft,« Nr. 3. Sintenis K. Fr. T. de delictis et poenis universitatum 1825. Hänsel: »Bemerkungen zum sächsischen Civilrechte,« II. Abth. S. 62. Roßhirt: »Zeitschrift für Civil- und Criminalrecht,« 2. Bd. S. 142. In der neuen und neuesten Zeit war es als Grundsatz angenommen, daß eine Corporation ein Verbrechen nicht begehen könne (Bair. St. G. B. Art. 49). Es muß daher angenommen werden, daß die hochwichtigen Folgen, welche durch eine Handlung oder Unterlassung nicht für Einzelne, sondern häufig für viele Hunderte an Leben und Gesundheit herbeigeführt werden können, und die Betrachtung diese Gesetzesbestimmung herbei geführt habe, daß nur auf diese Weise sowohl Unternehmung als Direction eines Eisenbahnbetriebes, um vor Verantwortlichkeit sich möglichst zu sichern, die größtmöglichste Aufmerksamkeit nicht nur selbst aufwenden, sondern auch in der Wahl und Controlle der Individuen, welche zunächst an dem Betriebe theilnehmen, mit der größten Genauigkeit und Strenge vorgehen werde.

Was nun die Unternehmung selbst anbelangt, so werden sich nach meiner Ansicht in Bezug auf das strafrechtliche Verfahren selbst weniger Schwierigkeiten ergeben, da dieser Fall nur sehr selten eintreten kann, und wie der §. 45 ausdrücklich bedeutet, nur Geldstrafen gegen die Unternehmung Statt haben können.

Es muß nämlich angenommen werden, daß diese Verantwortlichkeit entweder in der Nichtzuhaltung eines Vertragsverhältnisses, oder in der Nichtbefolgung höherer Anordnungen Statt fand, und auch hiebei müßte, wie ich glaube, soll die Unternehmung als solche zah-

len, die die Verantwortlichkeit begründende Handlung ein Beschluß einer General-Versammlung der Gesellschaft seyn, wo derjenige, welcher hiebei entweder nicht stimmte, nicht anwesend war, oder endlich dagegen stimmte, nicht wohl an der Geldstrafe wird theilnehmen müssen. Das Einzige, was geltend gemacht werden könnte, um eine Unternehmung als solche, die ganze Gesellschaft ohne den eben angedeuteten Ausnahmen zu einer Geldstrafe zu verurtheilen, wäre, daß der Einzelne der Unternehmung beigetreten, ungeachtet ihm bekannt seyn mußte, daß das Eisenbahn-Polizeigesetz Geldstrafen gegen die Unternehmung festsetzte. Schwieriger wird das Verfahren gegen die Direction durchzuführen seyn. Sie nämlich ist nach §. 23 als verantwortlich erkläret; nach §. 31 unterliegt jede Handlung und Unterlassung, wodurch die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften übertreten werden, der Untersuchung und Bestrafung, und zwar nach §. 32, des **I.** und §. 33, auch des **II.** Theils des St. G. B. Würde nun z. B. angenommen, der Direction irgend einer Eisenbahnunternehmung wird die Anzeige gemacht, daß Schießpulver mit Personenzügen häufig transportirt werde, oder die Direction selbst beschließt, Schießpulver auf Personenzügen transportiren zu lassen, so hat sie sich der Übertretung des §. 15 des Eisenbahngesetzes schuldig gemacht, und ist laut §. 41, auch wenn kein Schaden erfolgte, nach §. 183 **II.** Theils St. G. B. zu behandeln. Hier würde nun beispielsweise zu erörtern seyn: Ist das Geständniß eines Directionsmitgliedes §§. 351, 352 II. Theils des St. G. B. hinreichend den Beweis gegen die Direction als solche herzustellen, ob und welchen Einfluß haben die für oder gegen einzelne Directionsmitglieder vorkommenden erschwerenden und mildernden Umstände u. s. f.

Als besondere Arten, wie diese Verantwortlichkeit eintreten kann, werden hervorgehoben:

1) Erlassung von Anordnungen, welche mit den bestehenden dießfälligen Vorschriften in Widerspruch stehen.
2) Verabsäumte Beischaffung der zum sicheren regelmäßigen Betrieb erforderlichen Mittel.
3) Mangel an Aufmerksamkeit und Vorsicht.

4) Unterlassene Überwachung der Untergebenen.

In allen diesen Fällen wird jedoch vorausgesetzt, daß dem Verantwortlichen bezüglich des Objectes der Übertretung ein Recht oder eine Pflicht der Überwachung der Vollziehung der von 1 — 4 bezeichneten Puncte obliege, entweder nach diesem Eisenbahngesetze oder nach den besonderen genehmigten Instructionen.

Höchst wichtig in privatrechtlicher Beziehung ist der Schlußsatz dieses Paragraphes, daß nämlich die in strafrechtlicher oder in polizeilicher Hinsicht erlassenen Bestimmungen über die Verantwortlichkeit unabhängig von der Frage über die Haftung für erlittene Beschädigungen festgesetzt seyen, daher in der letzteren Beziehung die dießfälligen allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches und des Strafgesetzes II. Theils zur Richtschnur zu dienen haben.

Gewiß kann für die Vortrefflichkeit unseres einheimischen Civilgesetzbuches kein erfreulicheres, wahrlich erhebenderes Zeugniß sprechen, als der Umstand, daß eine Staatsverwaltung, welche mit Mutterauge das Interesse jedes Einzelnen sorgfältig überwachet, dort wo die Industrie und Wissenschaft in tausendfältigen Gestalten neue Schöpfungen in den letzten Decennien hervorbrachte, welche die Erlassung rasch folgender specieller Gesetze erforderte, in Beziehung auf Privatinteressen mit Ruhe das bereits bestehende als ausreichend bezeichnen konnte. Wahrlich das erhabenste und unvergänglichste Monument für die lange modernden Verfasser unseres allg. bürgl. Gesetzbuches. Beinahe vier Decennien sind verflossen, seit ihre Worte zur Wirksamkeit gelangt; zu jener Zeit war noch nicht einmal die Idee zu diesen weltumstaltenden Erfindungen geboren, und dennoch finden wir in den gediegenen allgemeinen Bestimmungen des Civilgesetzbuches vom Jahre 1811 diesen Riesen der Neuzeit, was seine Richtung gegen die Privatrechte der Staatsbürger betrifft, so ganz gebunden, daß er auch nicht einen fremden Halm zerknittern darf, ohne dem Eigenthümer Rede stehen zu müssen. Die Gesetzgebungen aller Länder, wo Eisenbahnen bereits bestehen, mußten auch in Beziehung auf das Privatrecht mit dem Eintritte dieser Staunen erregenden Erfindung neue Thätigkeit entwickeln, nur Österreich kann

den Neugebornen in die schon lange vor seiner Geburt bestimmten Gränzen weisen.

Es liegt zwar außer dem Bereiche und dem Zwecke dieser Monographie auch in weitere privatrechtliche Erörterungen einzugehen, doch glaube ich im Allgemeinen nur diejenigen Bestimmungen des bürgl. Gesetzbuches anführen zu sollen, auf welche in diesem Eisenbahngesetze allgemein hingewiesen wird *).

---

§. 1293.

*) Schade heißt jeder Nachtheil, welcher jemanden an Vermögen, Rechten oder seiner Person zugefüget worden ist. Davon unterscheidet sich der Entgang des Gewinnes, den jemand nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge zu erwarten hat.

§. 1294.

Der Schade entspringt entweder aus einer widerrechtlichen Handlung, oder Unterlassung eines Andern; oder aus einem Zufalle. Die widerrechtliche Beschädigung wird entweder willkürlich, oder unwillkürlich zugefügt. Die willkürliche Beschädigung aber gründet sich theils in einer bösen Absicht, wenn der Schade mit Wissen und Willen; theils in einem Versehen, wenn er aus schuldbarer Unwissenheit, oder aus Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit, oder des gehörigen Fleißes verursachet worden ist. Beides wird ein Verschulden genannt.

§. 1295.

Jedermann ist berechtiget, von dem Beschädiger den Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm aus Verschulden zugefügt hat, zu fordern; der Schade mag durch Übertretung einer Vertragspflicht, oder ohne Beziehung auf einen Vertrag verursachet worden seyn.

§. 1296.

Im Zweifel gilt die Vermuthung, daß ein Schade ohne Verschulden eines Andern entstanden sey.

§. 1297.

Es wird aber auch vermuthet, daß jeder, welcher den Verstandesgebrauch besitzt, eines solchen Grades des Fleißes und der Aufmerksamkeit fähig sey, welcher bei gewöhnlichen Fähigkeiten angewendet werden kann. Wer bei Handlungen, woraus eine Verkürzung der Rechte eines Anderen entsteht, diesen Grad des Fleißes oder der Aufmerksamkeit unterläßt, macht sich eines Versehens schuldig.

§. 1299.

Wer sich zu einem Amte, zu einer Kunst, zu einem Gewerbe oder Handwerke öffentlich bekennet; oder wer ohne Noth freiwillig ein Geschäft übernimmt, dessen Ausführung eigene Kunstkenntnisse, oder einen nicht ge-

Aus diesen allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen dürften sich nun meines Erachtens bezüglich der privatrechtlichen Entschädigungspflichten für derlei Eisenbahnunternehmungen die nachstehenden Folgerungen ergeben.

Wenn die Unternehmung, welche den Betrieb ausübt, und die Direction derselben und ihre Angestellten:

a) bei der ihnen zur Erlassung von Anordnungen eingeräumten Befugniß oder auferlegten Pflicht, solche Maßregeln zur Ausführung bringen, welche mit den in diesem Gesetze gegebenen Vorschriften in Widerspruch stehen;

b) wenn sie verabsäumen ihren Obliegenheiten zur Beischaffung derjenigen Mittel, die der sichere und regelmäßige Betrieb fordert, nachzukommen;

c) wenn sie unterlassen die nöthige Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, oder ihre Untergebenen rücksichtlich des Vollzuges der, den letzteren obliegenden Verpflichtungen zu überwachen; so wird in jedem dieser Fälle die Unternehmung wegen eines aus einer auffallenden Sorglosigkeit verursachten Schadens dem Beschädigten zur vollen Genugthuung verpflichtet seyn, §§. 1323 und 1324 b. G. B., und sie wird daher, wenn Jemand durch diese Handlung oder Unterlassung an seinem Körper verletzt wird, die Heilungskosten bestreiten, wird den entgangenen, oder, wenn der Beschädigte zum Erwerbe unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst ersetzen und ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzengeld bezahlen müssen (§. 1325 b. G. B.).

---

wöhnlichen Fleiß erfordert, gibt dadurch zu erkennen, daß er sich den nothwendigen Fleiß und die erforderlichen, nicht gewöhnlichen Kenntnisse zutraue; er muß daher den Mangel derselben vertreten. Hat aber derjenige, welcher ihm das Geschäft überließ, die Unerfahrenheit desselben gewußt; oder bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit wissen können, so fällt zugleich dem Letzteren ein Versehen zur Last.

§. 1304.

Wenn bei einer Beschädigung zugleich ein Verschulden von Seite des Beschädigten eintritt; so trägt er mit dem Beschädiger den Schaden verhältnißmäßig; und wenn sich das Verhältniß nicht bestimmen läßt, zu gleichen Theilen.

Ist die verletzte Person durch die Verletzung verunstaltet worden, so muß, besonders wenn sie weiblichen Geschlechtes ist, auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, als ihr besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann (§. 1326 b. G. B.).

Erfolgt aus einer (unter den obigen Umständen) zugefügten körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden (§. 1327 b. G. B.).

Wird Jemand in Folge einer solchen Handlung oder Unterlassung an seinem Vermögen beschädiget, so ist er nicht nur Ersatz für Schaden und entgangenen Gewinn, sondern selbst für den Werth der besonderen Vorliebe zu fordern berechtiget, weil dieser Schade vermittelst einer, durch das vorliegende Strafgesetz verbotenen Handlung oder Unterlassung verursacht worden ist (§. 1331 b. G. B.).

Allein die Haftungsverbindlichkeit einer solchen Unternehmung muß in privatrechtlicher Beziehung auch noch weiter ausgedehnt gedacht werden.

Selbst wenn sie alle die durch das vorliegende Gesetz und andere specielle Verfügungen ihr zur Pflicht gemachten Vorsichtsmaßregeln genau in Erfüllung bringt, so kann ein durch diesen Betrieb dessenungeachtet an dem Vermögen eines Dritten entstandener Schaden, doch noch immer nicht als das Werk eines bloßen Zufalles angesehen werden. Die Unternehmung und ihre Organe werden wohl in einem solchen Falle zu keiner strafgerichtlichen Verantwortlichkeit gezogen werden können, allein immerhin wird sie der Civilrichter aus dem oben angeführten §. 1299 des b. G. B. zur privatrechtlichen Entschädigung der Verletzten verhalten müssen. Sie haben sich zur Ausübung einer Kunst, eines Geschäftes verwendet, welches eigene Kenntnisse fordert; sie haben dadurch zu erkennen gegeben, daß sie sich jene Kenntnisse zutrauen, welche erforderlich sind, um dieses Geschäft in einer solchen Art zu betreiben, daß dieser Betrieb nicht den Rechten dritter Personen nachtheilig werden könne, und sie müssen daher auch den Mangel dieser Kenntnisse vertreten. Die politischen Behörden, welche ihnen zur Ausübung die Bewilligung ertheilen, können ihnen hiebei nur solche Beschränkungen auferlegen, nur die

Einleitung und Anwendung solcher Vorsichtsmaßregeln auftragen, welche durch die auf erlangte Erfahrung gestützten polizeilichen Rücksichten geboten sind. Die Brandunglücke an der ersten in unserm Vaterlande ins Leben getretenen, mittelst Dampfkraft in Betrieb gesetzten Eisenbahn haben z. B. der Staatsverwaltung die Überzeugung verschafft, daß die aus den Locomotiven entfliehenden Feuerfunken in einer bestimmten Entfernung jedenfalls entzünden können. Diese Überzeugung rief viele wohlthätige Vorsichtsmaßregeln hervor *), nicht nur an der Locomotive selbst, sondern auch an den der Feuersgefahr zunächst bloßgestellten Objecten; es wurde verfügt, daß innerhalb einer Entfernung, welche durch Vorsicht sogar noch über die nach der bisherigen Erfahrung gefährdete Strecke weiter hinausgestellt wurde, auf Kosten der Unternehmung die vorhandenen Gebäude entweder abgetragen oder feuersicher eingedeckt werden müssen. Ungeachtet dieser Vorsichtsmaßregeln läßt sich aber dennoch nach meiner innigen Überzeugung nicht behaupten, daß, falls erwiesen werden könnte, es sey ein noch über die gesetzlich angegebene Entfernung hinaus gelegenes Gebäude durch aus der Locomotive entströmte Funken wirklich in Brand gerathen, für eine solche Beschädigung die Unternehmung nicht verantwortlich sey; nur wird diese Verantwortlichkeit entgegen den Strafbehörden, falls nicht auch ein anderes Verschulden concurrirt, hinwegfallen, sie wird sich auf das privatrechtliche Forum allein beschränken, und es wird hier die Unternehmung zwar von den Folgen einer auffallenden Sorglosigkeit freigesprochen, daher nicht mehr zur vollen Genugthuung, wohl aber zur Leistung der eigentlichen Schadloshaltung verurtheilt werden müssen (§. 1324 b. G. B.).

Es ließe sich demnach, meiner Ansicht zu Folge, in privatrechtlicher Beziehung der allgemeine Grundsatz aufstellen: daß die Unternehmung für jeden Schaden, welchen sie durch ihren Betrieb an dem Vermögen Dritter mit ihr in keinem Vertragsverhältnisse stehenden Personen zufügte, unbedingt zur Schadloshaltung; dann aber wenn dieser Schade durch eine in diesem oder in anderen speciellen Gesetzen ver-

---

*) Siehe dieselben bei §. 21.

botene erwiesene Handlung oder Unterlassung zugefügt wurde, zur vollen Genugthuung verpflichtet sey.

Zweifelhafter dürfte sich jedoch die Frage gestalten, ob die Unternehmung auch für jenen Schaden verantwortlich sey, welcher den Reisenden, demnach mit der Unternehmung in Vertragsverhältnissen Stehenden, an dem an oder bei sich behaltenen Gute durch Funkensprühen zustößt. Daß bis jetzt kein Mittel entdeckt wurde, das Funkensprühen gänzlich zu beseitigen, ist eine allgemein bekannte Thatsache; man muß demnach, wie ich glaube, in Folge des Grundsatzes: »**Volenti non fit injuria**,« annehmen, daß der Reisende in Berücksichtigung der sonstigen Vortheile, die ihm die Beförderung mittelst der Dampfeisenbahn bietet, die Gefahr einer Beschädigung an seinem, an sich oder bei sich habenden Gute bereitwillig tragen wolle, so zwar, daß er nach den Bestimmungen des oben angeführten §. 1304 b. G. B. mindestens verhältnißmäßig und hier zu gleichen Theilen mit der Unternehmung den Schaden tragen müßte; vorausgesetzt nämlich, daß der Unternehmung nicht eine die Beschädigung veranlassende sonstige Handlung oder Unterlassung uachgewiesen werden könnte. Wenn aber, wie dieß bei unseren Eisenbahnbetrieben der Fall ist, die Wägen, in welchen die Reisenden befördert werden, wenigstens jene der ersten und zweiten Classe, mit Fenstern zum Auf- und Niederziehen versehen sind, es somit den Reisenden freigestellt ist, durch Schließen der Fenster dem Zutritte der aussprühenden Funken vorzubeugen; so dürfte ein Schaden, welcher durch das von den Reisenden geöffnete Fenster mittelst den eindringenden Funken an der Person oder den bei sich habenden Effecten der Reisenden entsteht, durchaus der Unternehmung nicht zugerechnet werden, da die ersteren die ihr von den letzteren angebotenen Verwahrungsmittel unbenützt gelassen, und daher ihren Schaden selbst herbeigeführt haben.

Die weitere Ausführung dieser Sätze und die Beantwortung so mancher in privatrechtlicher Beziehung für das Eisenbahnwesen eben so wichtiger als interessanter Rechtsfragen will ich jedoch einer in diesem Zweige der Gesetzgebung mehr geübten Feder überlassen, indem ich mich damit begnügte Andeutungen zu geben, wie ich sie aus meinem praktischen Geschäftsleben bis nun schöpfte.

Aufsicht.

§. 24.

Die Angestellten und die Direction der Unternehmung sind zunächst berufen, über die Beobachtung der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschrist die Aufsicht zu pflegen.

Hieraus ergibt sich für die Direction der Unternehmung, so wie deren Angestellte eine Aufsichtspflicht, deren Vernachlässigung, soferne sie erwiesen werden kann, ihre Verantwortlichkeit begründet.

Wer unter Angestellten der Direction zu verstehen sey, dürfte aus den zu erlassenden Instructionen zu ersehen seyn, bei der Verschiedenheit der Verantwortlichkeit dürfte eine scharfe Begränzung dringend nöthig seyn.

§. 25.

Die Angestellten der Unternehmung sind verpflichtet, Übertretungen der erwähnten Vorschriften (§. 24), wenn sich andere Angestellte der Unternehmung derselben schuldig gemacht haben, ihrem Vorgesetzten anzuzeigen, welcher die weiteren Maßregeln zur Untersuchung des Beschuldigten zu veranlassen hat.

Sie sind ferner verpflichtet, andere Übertreter der bemerkten Vorschriften, welche den an sie ergangenen Ermahnungen keine Folge leisten, oder eine die Sicherheit des Betriebes gefährdende Handlung bereits verübt haben, anzuhalten, und an die Ortsobrigkeit, oder an eine benachbarte politische Behörde, oder den nächsten zur Überwachung des Betriebes aufgestellten Beamten zur Einleitung der Untersuchung abzuliefern.

Ist das Aufsichts-Individuum an dem Vollzuge der Anhaltung oder Ablieferung wegen der ihm gleichzeitig obliegen-

den Dienstverrichtungen gehindert, oder findet es Widerstand, oder wäre wegen der zu großen Zahl der Schuldigen eine Unterstützung nöthig, so ist mit Zuhülfenahme anderer Individuen, z. B. der eben auf der Bahn beschäftigten Arbeiter oder durch Anrufung der Ortsobrigkeit oder der benachbarten politischen Behörden, welche, wenn ihnen auch nicht die Jurisdiction zusteht, den Beistand zu leisten verpflichtet sind, die Anhaltung und Ablieferung zu bewirken.

Der Eingang des Paragraphes enthält die Verpflichtung der Angestellten zur Anzeige der Mitangestellten, wenn sich dieselben eine Nichtbeobachtung der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschrift schuldig gemacht haben. Hieraus ergibt sich, daß ein solcher Angestellter schon durch die Nichtanzeige straffällig werden kann (§. 31). Der Nachsatz spricht von jenen Übertretern, welche nicht Angestellte der Unternehmung sind; bei diesen haben von Seite der Angestellten der Unternehmung, soferne sie einer der zur Erhaltung der Ordnung und Regelmäßigkeit des Betriebes erlassenen Vorschrift zuwider handeln, Ermahnungen vorauszugehen. Wird diesen Ermahnungen keine Folge geleistet, oder ist eine die Sicherheit des Verkehrs gefährdende Handlung begangen worden, so tritt für den Angestellten die Pflicht der Anhaltung mit der weiteren Verpflichtung ein, den Betretenen an die betreffende Behörde zur Einleitung der Untersuchung abzuliefern. Ist eine solche Anhaltung ohne hinreichenden Grund geschehen, so dürfte der betheiligte Angestellte der Bahn sich allerdings einer Verantwortung aussetzen. Ob derselbe jedoch in diesem Falle nach §. 38 (Eisenbahngesetz) als gegen die Pflichten eines öffentlichen Amtes handelnd nach §. 86 des **II**. Theils des St. G. B. zu behandeln sey, scheint mir zweifelhaft, weil ich in der Art der hier angeordneten Anhaltung weder eine thätliche Beleidigung noch eine eigentliche Verhaftnehmung, wie sie der §. 86 des **II**. Theils des St. G. B. *) vor-

---

*) Derselbe lautet:

»Ein öffentlicher Beamter oder Diener, der sich in seinen Amts- oder »Dienstverrichtungen thätige Beleidigungen erlaubt (worunter insbesondere

schreibt, zu erkennen glaube. Die Behörde, an welche der Anzuhaltende zunächst abzuliefern ist, muß nicht nothwendig die zur Untersuchung competente seyn. Es genügt, daß die Ablieferung an irgend eine politische Behörde geschehe. Auch kann sie an einen zur Überwachung des Betriebes aufgestellten Beamten geschehen. Hierunter dürften nach meiner Ansicht nicht Beamte der Betriebsunternehmung, sondern Organe der Staatsverwaltung zu verstehen seyn, in dem Sinne, wie der §. 26 sie näher bezeichnet. Ist die Anhaltung und Ablieferung an ein nahe gelegenes Ortsgericht überhaupt oder in dem Falle, als eine politische Obrigkeit ihren Amtssitz nicht zunächst der Bahnstrecke, wo die Betretung Statt fand, oder ein zur Überwachung des Betriebes aufgestellter Beamter nicht gegenwärtig oder nicht in der Nähe ist, gestattet? Ich würde diese Frage unbedingt bejahend beantworten, da die Ortsgerichte für den Ortsbezirk berufen sind für Ruhe und Ordnung zu sorgen, diese aber in den gegebenen Fällen gestört werden würde oder könnte. Die Verpflichtung zur Assistenzleistung von Seite der Gemeindevorstände in Tirol bei Arretirungen wenigstens, spricht die tirolische Gubernial-Verordnung vom 26. Mai 1826, Z. 8706 (P. G. S.) ausdrücklich aus. Durch Hofkanzleidecret vom 24. Juni 1824, Z. 18,265 an das mährische Gubernium, Verordnung des letztern vom 16. Juli 1824, Z. 19,279 (P. G. S.) ist den Zeugnissen der Dorfrichter und Geschwornen volle Glaubwürdigkeit eingeräumt; ein Beweis ihrer ämtlichen Stellung.

Der letzte Absatz behandelt endlich den Fall eines gegen die Anhaltung sich ergebenden Widerstandes. Die Aufrufung der auf der Bahn beschäftigten Arbeiter zu diesem Zwecke könnte bedenklich scheinen. Allein bei der Verantwortlichkeit, welche auf dem von ihrer Hülfe Gebrauch machenden Angestellten der Bahn im Falle einer unbegründeten Anhaltung lasten würde, behebt sich jede Besorglichkeit einer Eigenmächtigkeit.

»Verhaftnehmungen in andern, als durch die Gesetze bestimmten Fällen begriffen sind) ist das erste Mal mit Arrest von drei Tagen, bis zu einem »Monate; das zweite Mal mit eben so langem strengen Arreste zu bestrafen.

§. 26.

Zur Aufsicht über den Betrieb in allen seinen Theilen werden eigene Beamte aufgestellt, welche den Vollzug der für die Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften fortwährend genau zu überwachen haben, und welchen insbesondere die Pflicht obliegt, sich die Überzeugung zu verschaffen, ob den in dem §. 5 ausgedrückten Verbindlichkeiten die genaue Folge geleistet wird, dann ob das Betriebspersonale in jener Anzahl und mit jenen Eigenschaften bestellt ist, und ob demselben alle Mittel des Betriebes dergestalt zur Verfügung gestellt sind, daß die Geschäftsführung und die Erfüllung der diesem Personale obliegenden Verpflichtungen mit der gehörigen Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit Statt finden kann.

Daß unter den hier bezeichneten Beamten Angestellte der Staatsverwaltung gemeint sind, ist schon bei §. 25 erwähnt worden. Ihre Wirksamkeit wird sich größtentheils auf jenen Bahnen zu äußern haben, wo die Staatsverwaltung der Eigenthümer der Bahn, der Betrieb aber an eine Privatgesellschaft überlassen ist, oder wo die einer Privatgesellschaft eigenthümliche Strecke einen Theil einer wichtigen Commerz- oder Poststraße bildet. Bisher wenigstens haben derlei landesfürstliche Beamte bei Privatbahnen mit Ausnahme der landesfürstlichen Commissäre, dann wegen paßpolizeilichen Rücksichten von Polizeibeamten nicht bestanden.

Dagegen ist für die bestehenden Privatbahnen die Aufstellung verantwortlicher Betriebscommissäre angeordnet worden. Für die Nordbahn mit der Regierungs-Verordnung vom 2. Jänner 1840, Z. 72,750, für die Gloggnitzerbahn mit der Regierungs-Verordnung vom 3. August 1842, Z. 45,642.

Der Paragraph enthält nur einen Theil ihrer Obliegenheiten, die vorzugsweise controllirender Natur seyn dürften. Hierüber werden die aufgestellten Beamten gewiß mit detaillirten ämtlichen Instructionen versehen seyn werden.

§. 27.

Alle politischen Behörden und Ortsobrigkeiten sind berufen, für die Beobachtung der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften in ihren Bezirken Sorge zu tragen und den Vollzug derselben zu überwachen. Sie sind verpflichtet, den im §. 26 erwähnten Beamten auf deren Aufforderung den gesetzmäßigen Beistand zu leisten.

Daß unter den zur Überwachung berufenen Behörden auch die k. k. Kreisämter zu verstehen seyn werden, ist bei §. 5 bemerkt worden. Das Geschäft der überwachenden Behörden kann nur jenes der Überwachung im weiteren Sinne seyn, weil ihre Amtswirksamkeit ihnen viele anderweitige Geschäfte zuweiset, während die nächste und strengere Controlle den in dem §. 26 erwähnten nur zu diesem Zwecke bestellten Beamten obliegt. Diesen ist auf ihre Aufforderung Beistand zu leisten.

Eine solche Verpflichtung zur Beistandsleistung liegt ausgedehnter schon im §. 25. Ob die Beistandsleistung auch dann einzutreten hat, wenn sich die politische Behörde von der Gesetzmäßigkeit der Anforderung des Controllbeamten nicht, oder gar vom Gegentheile überzeugt hält, dürfte, wenn nicht Gefahr am Verzuge ist, verneinend beantwortet werden, und es würde derselben nach meiner Ansicht obliegen, hierüber die Anzeige bei der höheren Behörde zu machen. Wird der Fall der Beistandsleistung als dringend bezeichnet, so hätte diese, um jeder Verantwortung enthoben zu seyn, zwar zu geschehen, da die Verantwortung dann nur den im §. 26 bezeichneten Beamten treffen könnte; es wäre jedoch gleichzeitig die früher erwähnte Anzeige nicht zu unterlassen.

§. 28.

Die Oberaufsicht über den Betrieb und Vollzug dieser Vorschriften (§. 26) wird unter der Leitung der politischen Landesstelle der Provinz, durch welche die Bahn oder die Bahnstrecke führt, der Polizei-Direction der Hauptstadt dieser Provinz übertragen.

Bei Zusammenhaltung der Bestimmung dieses Paragraphes mit den §§. 26, 5 und 2 dürfte demnach das Einschreiten der Polizeibehörde der Hauptstadt der Provinz, in welcher die Bahnstrecke liegt, in nachstehenden Fällen Statt finden, nämlich: wenn entweder durch eigene Wahrnehmung, durch die Anzeige des zur Controlle berufenen Beamten (§. 26) oder einer zur Überwachung berufenen Behörde (§. 27), durch die Angestellten der Unternehmung (§ 25), oder die Direction (§. 24), oder durch den landesfürstlichen Commissär (§. 30) Unregelmäßigkeiten irgend einer Art beim Eisenbahnbetriebe zu ihrer Kenntniß gelangen, vorzugsweise:

a) Wenn die zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlichen Herstellungen entweder gar nicht ausgeführt wurden, oder diese sich in schadhaftem Zustande befinden, wenn die zu eben diesem Ende vorgeschriebenen Vorsichten nicht beobachtet werden. Als Beispiele dürften dienen: unterlassene Einschränkung der Bahn dort, wo sie vorgeschrieben wurde, oder Verwahrlosung derselben, Nichtaufstellung von Warnungszeichen rc. rc. (§. 2).

b) Wenn die Fahrbetriebsmittel (Locomotive, Wagen jeder Art, Heizmateriale, Vorrath an Brunnen und Wasser rc.), dann alle für den Betrieb erforderlichen Mittel (Laternen, Fackeln, Signalstangen, Sperrketten, Spurkränze rc. rc.) nicht in guter Beschaffenheit oder hinreichender Menge zur Verfügung stehen (§. 2), wenn

c) für die bei dem Eintritte von Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung oder zur Abwendung größerer Gefahren dienlichen Mittel und Geräthe nicht vorgesorgt ist. Hierunter dürften zu zählen seyn, die Vorsorge für ärztliche Hülfe, Nothkästen, Tragbetten, Schneeschauflungsmaschinen, Hebestangen rc. rc. (§. 2), wenn

d) Locomotive mit weniger als drei Räderpaaren verwendet würden (§. 2),

e) wenn die Bahn nicht im gehörig fahrbaren Zustande sich befinden (§. 5), oder

f) die der Beförderung entgegenstehenden Hindernisse nicht schleunig beseitiget würden (§. 5),

g) wenn das Betriebspersonale nicht in gehöriger Anzahl vorhan-

den, oder nicht mit den erforderlichen Eigenschaften versehen wäre (§. 5),

h) wenn die Fahrordnung, so wie sie bekannt gemacht wurde, nicht eingehalten,

i) wenn die Fahrpreise überschritten würden (§. 6),

k) wenn die Fahrschnelligkeit überschritten würde (§. 7),

l) wenn das Betriebspersonale in irgend einer Beziehung seinen instructionsmäßigen Verbindlichkeiten nicht nachkäme.

Was in solchen Fällen von der Polizeibehörde vorzukehren seyn wird, dürfte nach Umständen verschieden seyn. Es können eigene augenblickliche Vorkehrungen, Rücksprache mit der Direction der Unternehmung, Anzeigen an die zur Leitung berufene Landesstelle ꝛc. ꝛc. seyn.

§. 29.

Die Direction der Unternehmung und die zur Aufsicht berufenen Angestellten derselben, letztere stets durch ihre Vorgesetzten, haben sich rücksichtlich aller Vorkommenheiten, welche den Vollzug der im §. 26 erwähnten Vorschriften betreffen, mit der im §. 28 bemerkten Polizei-Direction, und beziehungsweise mit den im §. 26 angeführten Beamten, in steten Verkehre zu erhalten.

Maßregeln, welche gegen die Unternehmung oder die Direction derselben, wegen Außerachtlassung der erwähnten Vorschriften als nöthig sich darstellen, können nur von der Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz (§. 28) getroffen werden.

Der Verkehr, in welchem sowohl die Direction einer Eisenbahnunternehmung als ihre Angestellten mit der betreffenden Polizei-Direction oder den zur Überwachung des Betriebes aufgestellten Beamten stets zu bleiben haben, wird darin bestehen, daß erstere die auf der Bahn vorkommenden Ereignisse jederzeit schleunig zu melden, über jede abverlangte Rechtfertigung Aufklärung zu geben haben, während letzteren das Recht zustehen wird, derlei Aufklärungen oder Aus-

künfte, Rechtfertigungen ꝛc. entweder von der Direction oder den Angestellten der Bahn selbst zu fordern.

Die Maßregeln, welche gegen die Unternehmung selbst, oder die Direction derselben und zwar nur von der Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz getroffen werden können, beziehen sich entweder auf die denselben in dem §. 23 auferlegte Verantwortlichkeit über den Vollzug der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften, und auf die der Direction in dem §. 24 übertragene Aufsicht oder auf die Verhaltung derselben zur Beobachtung der dießfälligen Vorschriften. Fällt der einen oder der anderen in diesen Beziehungen etwas zur Last, so wird das Verfahren gegen dieselben der Polizei-Direction zustehen, nur in dem Falle des §. 45, wenn eine Unternehmung, die den Eisenbahnbetrieb ausübt, die ihr als solcher obliegenden Verbindlichkeiten nicht erfüllt, ist zum Erkenntnisse die Landesstelle berufen. Über die Angestellten der Unternehmung ist, insoferne sie sich bei dem Eisenbahnbetriebe einer Polizeiübertretung schuldig gemacht haben, zwar ebenfalls die k. k. Polizei-Ober-Direction competent (§. 47), dagegen unterliegen sie bei Polizeivergehen in einzelnen Fällen der Ortsobrigkeit, in der Regel aber ebenfalls der Gerichtsbarkeit der Polizei-Direction. Es wird nämlich, um die Competenz der Ortsobrigkeit zu begründen, erfordert, 1) daß dieß eine Übertretung der Dienstvorschriften sey, welche nicht nach diesem Gesetze einer besonderen Strafe als schwere Polizeiübertretung unterworfen wird (§. 39), und 2) daß der dieses Vergehens beschuldigte Angestellte nicht in dem Bereiche der Polizei-Direction seinen Wohn- oder Standort hat (§. 48). Für das lombardisch-venetianische Königreich enthält der letzt citirte Paragraph eine besondere Bestimmung.

§. 30.

Inwiefern den bei den Eisenbahn-Unternehmungen und den rücksichtlich der Staatsbahnen bei den Betriebsunternehmungen bestellten l. f. Commissären die Aufsicht und Überwachung des Vollzuges der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschrif-

ten obliegt, bestimmen die bestehenden Gesetze und die den l. f. Commissären ertheilten Instructionen.

Die Gesetze, auf welche in Bezug auf den Wirkungskreis des l. f. Commissärs hingewiesen wird, sind für Eisenbahnen, welche durch Actienvereine zu Stande gekommen sind:

a) Der §. 10 des mit Hofkanzleidecret vom 30. Juni 1838, Z. 15,410, Regierungs-Verordnung vom 4. August 1838, Z. 42,612 (A. p. und P. G. S.) bekannt gemachten Eisenbahn-Concessionssystems in den Worten: »Die politische Landesstelle »hat für jede von einem Actienvereine besorgte Eisenbahnunter»nehmung einen Commissär zu bestellen, dessen Bestimmung es »ist, jeden statuten- oder vorschriftswidrigen Vorgang der Un»ternehmung auf geeignete Art zu hindern. Ohne auf die Lei»tung der Geschäfte oder auf irgend einen Zweig der Gebah»rung einen berathenden oder entscheidenden Einfluß zu neh»men, ist derselbe ermächtiget, allen Berathungen beizuwoh»nen, alle Acten und Rechnungsabschlüsse einzusehen, und alle »ihm dienlich scheinenden Aufklärungen zu verlangen.«

b) Der §. 15 der mit Hofkanzleidecret vom 5. November 1843, Z. 33,965, Regierungs-Verordnung vom 2. December 1843, Z. 65,730 (A. p. und P. G. S.) bekannt gemachten Directiven für Privatvereine in den Worten: »Der Staatsverwal»tung bleibt es vorbehalten in die Geschäftsgebahrung jedes »Vereines Einsicht zu nehmen, über die Beobachtung der bei »Genehmigung des Vereines oder durch allgemeine Vorschriften »angeordneten Bestimmungen zu wachen, und, wenn es noth»wendig erkannt wird, dem Vereine einen landesfürstlichen Com»missär beizugeben, welcher darauf zu sehen hat, daß der Ver»ein die Gränzen der ihm ertheilten Bewilligung und die Bestim»mungen der genehmigten Statuten nicht überschreite.«

Besondere Instructionen für den l. f. Commissär werden durch besondere Verhältnisse des Unternehmens herbeigeführt werden. Sie werden jedoch jederzeit von der Landesstelle auszugehen haben.

Ein Gesetz, durch welches bei den Staatsbahnen, sie mögen in eigener Regie oder durch Pächter betrieben werden, der Wirkungs-

kreis des l. f. Commissärs bestimmt wird, ist mir nicht bekannt, so wie, ob bei den Staatsbahnen außer der Direction der Staatseisenbahnen und ihren Organen noch landesfürstliche Commissäre in der Nähe der betreffenden Bahnstrecke, vielleicht in der Person von Kreisbeamten, oder verläßlichen Oberbeamten bestellt werden.

Strafbestimmungen.

§. 31.

Jede Handlung und jede Unterlassung, wodurch die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften und insbesondere die für das Bahnbetriebspersonale festgesetzten Instructionen übertreten werden, unterliegt, ohne Rücksicht, ob sie vorsätzlich geschehen ist oder nicht, über vorausgegangene Untersuchung, der gesetzlichen Strafe.

Durch den hier beigefügten Zusatz gesetzliche Strafe ist es klar, daß nicht jede geringfügige Übertretung einer Behufs der Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschrift untersucht und bestraft werden müsse, sondern es muß noch die zweite Bedingung eintreten, nämlich daß auf die Übertretung eine Strafe durch das Gesetz bestimmt worden ist; es mag die gesetzliche Strafe eine schon nach den allgemeinen Strafgesetzen angedrohte, oder eine erst in diesem Eisenbahnregulativ festgesetzte, oder endlich eine solche seyn, welche in Beziehung auf den Eisenbahnbetrieb besonders zur Kenntniß des Publicums gebracht worden ist. So ist z. B. das Betreten eines der Räume der nicht für Zu- und Abgänge oder für das Auf- und Absteigen bestimmten Plätze, das Eröffnen eines Schrankens allerdings eine nach §. 18 (Eisenbahn-Regulativ) verbotene Handlung, und es kann auch nicht geläugnet werden, daß durch eine solche Übertretung gewiß auch Ordnung und Sicherheit des Betriebes gestört werden kann. Dennoch glaube ich, daß die Übertretung, soferne sie von Seite einer nicht zu den Angestellten der Bahn gehörigen Person begangen wird, nicht zur Untersuchung und Bestrafung geeignet ist,

weil wie gesagt der Ausspruch einer gesetzlichen Strafe fehlt. Anders wäre es, wenn z. B. an gewissen Puncten oder bei besonderen Gelegenheiten oder überhaupt gegen das Betreten der vorerwähnten Räume rc. durch öffentliche Anschläge eine gesetzliche Strafe ausgesprochen würde, dann erst dürfte der Fall des §. 31 einzutreten haben. Es scheint mir dieß im Geiste des Gesetzes zu liegen, da es einerseits sehr hart wäre die geringsten oft nicht leicht einsehbaren Übertretungen gegen die bei Eisenbahnen bestehenden Vorschriften mit einer Untersuchung und Strafe büßen zu müssen, und da andererseits auch der §. 18 von Warnungen von Seite des Aufsichtspersonales spricht, während dasselbe im entgegengesetzten Falle gleich mit der Anhaltung vorgehen könnte.

Anders verhält es sich mit dem Dienst- und Aufsichtspersonale der Bahn, insofern es gegen seine bestimmten Instructionen fehlt. Hier mag die Übertretung derselben noch so unbedeutend seyn, vielleicht nur darin bestehen, daß eine Laterne nicht angezündet war, so ist der Angestellte der Bahn allerdings schon straffällig, da nach §. 39 jede Übertretung der durch die Dienstesvorschriften vorgezeichneten Pflichten, insoferne dieselbe nicht nach allgemeinen Strafgesetzen, oder in dem Eisenbahn-Polizeigesetz mit besondern Strafen bedroht wird, mit einer Geldstrafe von zwei bis hundert Gulden oder mit Arrest von zwölf Stunden bis zu einem Monate zu ahnden ist.

§. 32.

Sind jene Merkmale vorhanden, welche die Übertretung als Verbrechen oder als Versuch eines Verbrechens darstellen, so hat die Behandlung und Bestrafung nach den Bestimmungen des I. Theiles des allgemeinen Strafgesetzes Statt zu finden.

Zu dem ersten Theile des Strafgesetzes sind aber bezüglich der boshaften Beschädigung an Eisenbahnen mit der höchsten Entschließung vom 30. Jänner 1847 noch besondere gesetzliche Bestimmungen erflossen *).

---

*) Das Gesetz lautet:

Regierungs-Circulare vom 13. Mai 1847, Z. 25,946.

Seine k. k. apostolische Majestät haben laut Eröffnung der k. k. ober-

§. 33.

Alle Handlungen und Unterlassungen (§. 31), welche schon nach den Vorschriften des II. Theiles des allgemeinen

---

sten Justizstelle vom 18. März d. J., Z. 1929, an die k. k. vereinigte Hofkanzlei, und hierüber herabgelangten hohen Hofkanzleidecretes vom 22. d. M., Z. 14,076, durch allerhöchste Entschließung vom 30. Jänner d. J., über die Bestrafung des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung an Eisenbahnen, folgende Bestimmungen zu erlassen geruht:

§. 1.

An Eisenbahnen und den dazu gehörigen Anlagen, Beförderungsmitteln, Maschinen, Geräthschaften oder anderen zum Betriebe derselben dienenden Gegenständen verübte boshafte Beschädigungen, welche so beschaffen sind, daß daraus bei Befahrung der Bahn, Gefahr für das Leben, die körperliche Sicherheit oder das Eigenthum Anderer entstehen kann, unterliegen auch, wenn sie gar keinen Unfall zur Folge gehabt haben, der Strafe des schweren Kerkers von einem bis fünf Jahren, und wenn die That mit besonderer Bosheit oder Gefährlichkeit verübt wurde, von fünf bis zehn Jahren.

§. 2.

Diese Strafen finden auch dann Anwendung, wenn Jemand aus Bosheit was immer für eine andere Handlung unternimmt, welche eine Gefahr dieser Art zu verursachen geeignet ist, oder eine solche Gefahr durch geflissentliche Außerachtlassung einer ihm bei dem Eisenbahnbetriebe obliegenden Verpflichtung herbeiführt.

§. 3.

Hat das Verbrechen was immer für einen Unfall zur Folge gehabt, so ist auf fünf- bis zehnjährigen, auch nach dem Maße der Bosheit oder Gefährlichkeit und der nachtheiligen Folgen für das Eigenthum, die Gesundheit oder das Leben Anderer auf zehn- bis zwanzigjährigen, unter sehr beschwerenden Umständen aber auf lebenslangen schweren Kerker zu erkennen.

§. 4.

Wenn das Verbrechen den Tod eines Menschen zur Folge hatte, und dieses von dem Thäter vorhergesehen werden konnte, so soll derselbe mit dem Tode bestraft werden.

§. 5.

Hat sich dagegen der Thäter nach begangener That (§§. 1 und 2) entweder selbst oder durch Andere so verwendet, daß dadurch jedem Unfalle, welcher aus derselben hätte entstehen können, vorgebeugt wurde, so unterliegt er im Falle einer gegen die Vorschrift des §. 1 verübten Beschädi-

Strafgesetzes eine schwere Polizeiübertretung begründen, sind, insofern hier nicht anders darüber verfügt oder eine strengere Strafe dagegen festgesetzt wird, nach den allgemeinen Strafbestimmungen zu behandeln.

Es ist der in den vorhergehenden Paragraphen ausdrücklich enthaltene Beisatz, daß auch der Versuch einer sich zum Verbrechen qualificirenden Handlung nach dem **I.** Theile des Strafgesetzes zu behandeln sey, hier wo es sich um die Behandlung und Bestrafung nach dem **II.** Theile des Strafgesetzbuches handelt, nicht aufgenommen. Dessenungeachtet glaube ich die Strafbarkeit des Versuches auch nach diesem Paragraph nicht bezweifeln zu können, da der §. 33 des Eisenbahngesetzes ausdrücklich die Behandlung und Bestrafung nach den allgemeinen Strafbestimmungen für jede Handlung und Unterlassung gegen die Vorschriften des **II.** Theils des Strafgesetzbuches ausspricht, in so ferne hier nicht anders verfügt wurde. Da nun der Versuch nach §. 6 **II.** Theil des Strafgesetzbuches allerdings als strafbar anerkannt, im Eisenbahn-Polizeigesetz aber nicht anders verfügt wird, so ergibt sich die Schlußfolgerung von selbst. Der Beisatz in dem §. 33: »in so fern hier nicht anders darüber verfügt wird,« gibt Anlaß zu glauben, daß in dem Eisenbahngesetze Bestimmungen enthalten seyen, wodurch eine Handlung, die sonst als eine schwere Polizei-Übertretung zu behandeln wäre, entweder nicht als solche zu behandeln, oder etwa milder zu bestrafen wäre; denn der dritten Voraussetzung einer strengeren Bestrafung ist ohnehin ausdrücklich erwähnt. Ich habe eine hierauf Bezug nehmende Bestimmung nur bei dem §. 15 in Verbindung mit dem §. 41 gefunden, wo der Transport von Schießpulver 2c. mit Perso-

---

gung nur derjenigen Bestrafung, welche er durch diese an sich schon nach den Bestimmungen des §. 74 des Strafgesetzbuches etwa bewirkt hat; im Falle ihm aber nur eine der im §. 2 angeführten Handlungen zur Last fiel, bleibt er straflos.

Diese allerhöchsten Bestimmungen werden im Nachhange zu dem mit Regierungs-Circulare vom 14. März d. J., Z. 14,502, verlautbarten Eisenbahn-Polizeigesetze hiemit allgemein kund gemacht.

nenzügen nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu behandeln ist, während nach den gemeinen Strafbestimmungen hier der §. 209 II. Theils des Strafgesetzbuches anzuwenden gewesen wäre. Ich habe hierüber meine Ansicht bei dem §. 15 ausgesprochen.

§. 34.

Jedes von den bei dem Eisenbahnbetriebe angestellten Personen in ihrem Dienste begangene Verschulden, wodurch die schwere Verwundung oder der Tod eines Menschen verursacht wird, ist nicht nur an den unmittelbar Schuldtragenden, sondern auch an denjenigen, welche durch getroffene Anordnungen, Vernachlässigung der erforderlichen Aufsicht, oder Vorkehrungen, oder auf andere Weise dazu beigetragen haben, als eine schwere Polizeiübertretung gegen die Sicherheit des Lebens nach §. 89 St. G. B. II. Theils mit einfachem oder strengem Arreste von Einem zu bis sechs Monaten zu bestrafen. Es ist jedoch im Falle einer verursachten schweren Verwundung auf strengen Arrest von sechs Monaten bis auf zwei Jahre, und im Falle einer erfolgten Tödtung auf strengen Arrest von sechs Monaten bis auf drei Jahre zu erkennen, je nach dem Maße als ein höherer Grad von Fahrlässigkeit erwiesen wird, als eine Gefahr für mehrere Menschen entstanden ist, als mehrere oder wichtige Verletzungen zugefügt wurden, oder sonst etwa ein größerer Schaden erfolgt ist.

Die Bedingungen, unter welchen die Behandlung und Bestrafung nach d i e s e m Paragraph Statt finden kann, sind: a) daß die Person, um deren Untersuchung und Bestrafung es sich handelt, bei dem Eisenbahn-B e t r i e b e angestellt sey, b) daß derselben ein Verschulden in ihrem Dienste zur Last fällt, und c) daß d u r c h d i e s e s i m D i e n s t e b e g a n g e n e V e r s c h u l d e n die schwere Verwundung oder der Tod eines Menschen verursacht wird.

Was die auf eine derlei Handlung oder Unterlassung ausgesprochene Strafsanction anbelangt, so scheint beim ersten Anblicke zwischen dem ersten und zweiten Satze des Gesetzes ein Widerspruch obzu-

walten; denn während nach dem ersten Satze bei der durch das Verschulden eines Betriebsbeamten erfolgten schweren Verwundung oder dem Tode eines Menschen einfacher oder strenger Arrest von Einem zu bis (soll wohl heißen »bis zu«) sechs Monaten angedroht wird, so spricht der zweite Satz aus, daß in dem Falle einer verursachten schweren Verwundung strenger Arrest von sechs Monaten bis auf zwei Jahre, und im Falle einer Tödtung strenger Arrest von sechs Monaten bis zu drei Jahren zu erkennen sey. Da nun die Verwundung oder Tödtung überhaupt die schon im Eingange des Paragraphs ausgesprochene unerläßliche Bedingung der Bestrafung nach diesem Paragraph ist (denn über die Behandlung der Verschulden, wodurch nur Verletzungen Statt fanden, spricht der nachfolgende §. 35), so frägt es sich, wie denn der Richter überhaupt in die Lage kommen könne, von dem ihm in dem ersten Satze des Paragraphs eingeräumten Spielraume zum Strafausmaß zwischen einfachem und strengem Arrest von einem bis sechs Monaten Gebrauch zu machen, da der zweite Satz des Paragraphs bei erfolgter schwerer Verwundung also der schon nach dem ersten Satze unerläßlichen Bedingung den Richter verpflichtet, zwischen sechs Monat bis auf zwei Jahre strengen Arrest und bei Statt gehabter Tödtung von sechs Monat bis auf drei Jahre strengen Arrest zu erkennen. Die Lösung dürfte darin zu finden seyn, daß man die in dem Schlußsatze der Periode aufgeführten Umstände, daß nämlich ein höherer Grad von Fahrlässigkeit erwiesen wird, daß eine Gefahr für mehrere Menschen entstanden ist, daß mehrere oder wichtige Verletzungen zugefügt wurden oder sonst etwa größerer Schade erfolgt ist, als Bedingungen des Eintrittes der ausgesprochenen allgemeinen Strafsanction des strengen Arrestes von sechs Monaten bis zu drei Jahren, und nicht als Umstände betrachten müsse, auf welche der Richter bei Bemessung der Strafe zwischen sechs Monaten bis zu drei Jahre Rücksicht zu nehmen hat. Immer kann jedoch gegen diese nach meiner Ansicht richtige Auslegung des Gesetzes eingewendet werden, daß durch die Worte im Falle nur die schwere Verwundung oder Tödtung als Bedingung, und durch die spätere Textirung je nach dem Maße darauf hingewiesen werde, es sey bei Ausmessung des strengen Arrestes zwischen sechs Monaten und drei Jahren »auf die sofort im Gesetze

taxativ angeführten Umstände Rücksicht zu nehmen.« In diesem Falle freilich könnten die angeführten Umstände nur als erschwerende betrachtet werden. Eine Auslegung Anderer geht dahin, daß die Bestrafung innerhalb sechs Monaten einfachen oder strengen Arrestes nur auf die im Gesetze bezeichneten entfernteren Theilnehmer an der Übertretung, die minder, aber dennoch inculpirt sind, Bezug nehme.

Die in dem §. 34 enthaltene Aufzählung derjenigen, welche außer dem unmittelbar Schuldtragenden zur Bestrafung qualificirt sind, scheint mir schon nach dem Schlusse »oder auf andere »Weise beigetragen haben,« eine nur beispielsweise Aufzählung der Mitschuldigen und Theilnehmer, wie diese im §. 5 des I. Theils des St. G. B. aufgezählt sind *), welche Gesetzesbestimmung leider im II. Theile des St. G. B. gänzlich fehlt, indem nur bei einzelnen Übertretungen der Theilnehmer erwähnt wird **). Wenn daher

---

*) Der §. 5 des I. Thls. des Strafgesetzbuches lautet:

Nicht der unmittelbare Thäter allein wird des Verbrechens schuldig, sondern auch jeder, der durch Befehl, Anrathen, Unterricht, Lob, die Übelthat eingeleitet, vorsetzlich veranlasset, zu ihrer Ausführung durch absichtliche Herbeischaffung der Mittel, Hintanhaltung der Hindernisse, oder auf was immer für eine Art Vorschub gegeben, Hülfe geleistet, zu ihrer sichern Vollstreckung beigetragen; auch wer nur vorläufig sich mit dem Thäter über die nach vollbrachter That ihm zu leistende Hülfe und Beistand, oder über einen Antheil an Gewinn und Vortheil einverstanden hat.

**) Eine Erläuterung der vereinigten Hofkanzlei jedoch hat die von dem Herrn Regierungsrath Kudler (in dem Werke »Erklärung des Strafgesetzes über schwere Polizeiübertretungen,« 5. Auflage S. 56 und 57 I. Theiles) ausgesprochene Ansicht, daß die allgemeinen Grundsätze über die Strafbarkeit der Mitschuldigen und Theilnehmer, so wie solche nach der Natur einzelner Übertretungen vorkommen können, auch bei den Vorschriften des II. Theils des St. G. B. Anwendung finden, bestätiget. Es ist dieß das Hofkanzleidecret vom 19. Mai 1819, Z. 14,788, Verordnung des venetianischen Guberniums vom 6. Juni 1833, Z. 20,879, welche im Wesentlichen lautet:

»Indem die Mitschuld an einer Handlung, die durch das Strafgesetzbuch »ausdrücklich verboten ist, selbst als eine wahre Übertretung angesehen »werden muß, so ist sie auch strafbar, jedoch soll bei der Ausmessung der »Strafe gegen Mitschuldige auf das Verhältniß Bedacht genommen wer-

diese Bestimmung über Mitschuldige in dem Eisenbahngesetze auch nicht dringend nothwendig war, indem der §. 89 **II.** Theils St. G. B. ohnehin auch die Unterlassung einer nach bestimmten Gesetzen ausdrücklich vorgeschriebenen Pflicht des Standes, Gewerbes 2c. als die Übertretung selbst bezeichnet, so erscheint dieselbe dennoch von großem praktischen Werthe, da jeder aus Erfahrung weiß, daß die allgemeinen Strafgesetze dem Publicum, ungeachtet ihrer Publicität nicht hinreichend bekannt sind.

Die im Gesetze beispielsweise aufgeführten mittelbar Schuldtragenden sind:

a) Jene, welche durch getroffene Anordnungen zur schweren Verwundung oder Tödtung beigetragen haben.

Es fragt sich, ist es erforderlich, daß er zur Treffung von Anordnungen dieser Art nach seinen Instructionen verpflichtet oder auch nur berechtiget war; oder ist es hinreichend, wenn die Anordnung auch ohne Berechtigung hierzu getroffen wurde? Ich glaube letzteres, da aus dem ganzen Eisenbahngesetze die so nothwendige Strenge gegen das Betriebspersonale hervorleuchtet, ja ich glaube sogar, daß die Nichtberechtigung zu der getroffenen Anordnung als ein erschwerender Umstand zu betrachten seyn dürfte.

b) Jene, welchen bei dem Unglücksfalle Vernachlässigung der erforderlichen Aufsicht zur Last fällt.

Hier dürfte nach meiner Ansicht zur Zurechnung erforderlich seyn, daß die Aufsichtspflicht für den Inculpirten eine instructionsmäßige, für bestimmte Objecte vorgeschriebene war. Denn im entgegengesetzten Falle dürfte bei der großen Anzahl von Personen, die nach diesem Gesetze zur Aufsicht berufen sind (siehe §§. 23, 24, 25),

---

»den, welches das Strafgesetz selbst im Allgemeinen bei der Bestimmung »der Strafen gegen Hauptschuldige gegenüber von jenen beobachtet, »welche nur für Mitschuldige oder Mitverflochtene verhängt werden.«

Für Niederösterreich erfloß die gleiche Erläuterung mit dem Hofkanzleidecrete vom **22.** September **1843**, Z. **27,817**, Regierungs-Verordnung vom **18.** October **1843**, Z. **55,195** (P. G. S.).

wohl eine zu strenge Behandlung einzelner dem Betriebe in höheren Diensteskathegorien Vorstehender Statt finden müssen.

c) Diejenigen, welchen Vernachlässigung der erforderlichen Vorkehrungen zur Last fällt.

Auch hier dürfte das von mir früher Gesagte gelten, daß nämlich der zu Inculpirende nach seinen besonderen Instructionen zur Treffung der Vorkehrungen verpflichtet sey.

Bei dem höheren Strafausmaße ist Rücksicht zu nehmen:

1) auf den erwiesenen höheren Grad von Fahrlässigkeit,

2) darauf, ob eine Gefahr für mehrere Personen entstanden ist,

3) daß mehrere oder wichtige Verletzungen entstanden sind, und daß

4) sonst etwa größerer Schaden erfolgt ist.

Ungeachtet nur bei dem ersten Puncte die Bedingung beigefügt wird, daß die Fahrlässigkeit erwiesen seyn müsse, so glaube ich dennoch, daß auch bei den übrigen Puncten die Gefahr, die mehreren oder wichtigen Verletzungen oder der größere Schaden erwiesen werden muß. Bei 2) dürfte die Zahl der Personen, die einer Gefahr erwiesener Maßen ausgesetzt waren, bei dem Strafausmaße sehr erschwerend seyn.

Die mehreren oder wichtigen Verletzungen, die zu 3) berührt werden, setzen, wie sich von selbst versteht, voraus, daß nebst diesen auch die schwere Verwundung oder Tödtung eines Menschen Statt fand, denn sonst ist der Paragraph überhaupt nicht anwendbar; die mehreren und wichtigen Verletzungen dürften vorzugsweise auf die Anzahl der verletzten Personen und den Grad der Verletzungen (ohne daß letztere den Grad der schweren Verwundung erreichen) sich beziehen.

Die Gesetzgebung enthält zwar keine bestimmte Erklärung, welche Verletzungen als schwere Verwundungen anzusehen seyen. Es muß sonach hierbei auf die Begriffe der gerichtlichen Arzneiwissenschaft zurückgegangen werden. Es dürften solche seyn, welche entweder unmittelbar oder durch ihre nothwendigen Folgen die Stö-

rung der Verrichtungen, die Unbrauchbarkeit oder den Verlust eines wichtigen Theiles des Körpers zur Folge haben, oder den Verletzten in Lebensgefahr setzen.

Herr Regierungsrath Kubler erklärt als eine schwere Verwundung diejenige, welche den Verlust, die Unbrauchbarkeit oder die Unheilbarkeit des verletzten Körpers entweder durch sich selbst, oder durch ihre Folge veranlassen kann, ohne jedoch den Lebensverlust zu begründen, oder welche für den Verletzten gefährlich oder besonders schmerzhaft ist, oder deren Heilung schwierig oder langwierig ist.

Hofrath Jenull unterscheidet (in dem österr. Criminalrechte 1. Bd. Seite 141, Wien bei Gerold 1837) bei den Verletzungen solche, welche durch äußere Gewaltthätigkeit veranlaßt wurden, dann solche, welche ohne äußere Gewaltthätigkeit, oder jene, vermöge derselben jedoch durch Mittel herbeigeführt wurden, welche der Gesundheit innerlich Nachtheil zuziehen, ohne daß sich eine Verletzung oder Verwundung dazu gesellt, wie Gifte ꝛc. Sind im ersteren Falle die Verletzungen von der Art, daß sie den Verlust, die Unbrauchbarkeit oder die Unheilbarkeit des verletzten Theiles durch sich selbst oder durch ihre Folgen veranlassen können, so seyen sie für schwer zu halten.

Ämtliche Erläuterungen, wenn auch nicht von der gesetzgebenden Gewalt ausgehend, enthalten die galizische Gubernial-Verordnung vom 27. März 1827, Z. 14,611 (P. G. S. für Galizien) und die tirolischen Gubernial-Verordnungen vom 6. Juni 1828 und 29. October 1833, Z. 11,218 und 23,357 (P. G. S. für Tirol) *).

*) Diese Vorschriften sind wenig bekannt, es dürfte daher, da sie über einen schwierigen Deliberationspunct des Strafrichters einige Aufklärung geben, ihre wörtliche Aufführung erwünscht seyn.

1) Galizische Gubernial-Kundmachung vom 27. März 1827, Z. 14,611.

Die vielfältige Erfahrung lehrt, daß die ärztlichen Zeugnisse oder Befundscheine über Verletzungen und Verwundungen an lebenden und todten Menschen, welche so häufig zur gerichtlichen Verhandlung kommen, wegen ihrer Unvollständigkeit und Ungründlichkeit den Richter beirren, obwohl schon mit Kreisschreiben vom 16. Juni 1815, Z. 21,256, eine eigene Instruction, wie sich bei gerichtlichen Leichenbeschauen zu benehmen ist, bekannt gemacht worden.

Da nun die Verfassung solcher Befundscheine gewöhnlich bald nach vollbrachter That ausgestellt, sehr wichtig ist, und wenn selbe nicht er-

Sehr schätzenswerthe Beiträge über diesen Gegenstand sind in Privatwerken zu finden.

---

schöpfend sind, späterhin sehr schwer, oder gar nicht mehr bestimmter verfasset, und dem Richter gründlicher aufgeklärt werden können, so fordert es die Sicherheit und Gründlichkeit der Rechtspflege, damit Befundscheine über Verletzungen und Verwundungen, welche als Verbrechen oder schwere Polizeiübertretungen angeklagt, und der richterlichen Entscheidung unterzogen werden, bestimmt und zweckmäßig, so wie gehörig beglaubiget, verfasset werden.

Dieses zu erreichen, wird daher angeordnet:

1) Jeder ärztliche Befundschein über eine Mißhandlung, Verletzung und Verwundung ist sowohl auf Anmelden oder Ansuchen des Beschädigten, als auf Requisition eines Gerichtes oder einer Ortsobrigkeit, jedoch im ersten Falle in Gegenwart glaubwürdiger Zeugen, im zweiten Falle in Gegenwart der von ihren Vorgesetzten hierzu beauftragten Gerichtspersonen zu verfassen; diese Zeugen und Gerichtspersonen müssen nicht allein in denen Befundscheinen mit Namen und Stand aufgeführet werden, sondern auch den Befundschein eigenhändig unterfertigen, und somit das Vorgefundene und die Identität des Beschädigten bestätigen; ohne diese Bestätigung ist der ausgestellte Befundschein wirkungslos.

Übrigens versteht es sich von selbst, daß alle, in das Gebiet der gerichtlichen Arzeneikunde gehörigen ärztlichen Befundscheine diese Bestätigung der Gerichtspersonen oder Zeugen haben müssen.

2) Um die Verfassung solcher Befundscheine mit derjenigen Umsicht, Ordnung, Vollständigkeit und Gründlichkeit zu erzwecken, wie es die gerichtliche Arzeneikunde und die Rechtspflege fordern, sind in Hinkunft die ärztlichen Befundscheine über Mißhandlungen und Verwundungen an Lebenden genau nach der Ordnung und mit Berücksichtigung der aufgeführten zu untersuchenden Umstände und Körpertheile, wie selbe in dem beiliegenden Formulare **A** aufgeführet sind, nebst dem Gutachten, und eben so an Leichen nach dem Formulare **B** mit genauer Beobachtung der eigens für gerichtliche Leichenbeschauer mit dem oben angeführten Kreisschreiben vom 16. Juni 1815 bekannt gemachten Instruction zu verfassen, und dem Gerichte, welches dieses ärztliche Gutachten forderte, vorzulegen, oder wenn diese Requisition Statt hatte, dem Beschädigten zu verabfolgen.

3) Zugleich werden sämmtliche Behörden, Ortsobrigkeiten und Magistrate auf die genaue Befolgung der dem Kreisschreiben vom 16. Juni 1815 eigens angeschlossenen §§. 1 bis 24 der Instruction bei gerichtlichen Leichenbeschauen aufmerksam gemacht, da in diesen §§. Dasjenige enthalten ist, was auch sie bei solchen Beschauen zu beobachten, zu verfü-

Ich erwähne nur:

»Die Körperverletzung und die Tödtung nach dem

---

gen und zu befolgen haben, da in denselben das Entsprechende wegen der Wahl des gerichtlichen Arztes, wegen den Fällen, wo eine gerichtliche Leichenbeschau zu verfügen ist, ferner wegen der nothwendigen Aufsicht auf solche Leichen, wegen der Art und Weise, wie eine solche Beschau abzuhalten ist, ferner wegen dem Benehmen des herbeigerufenen gerichtlichen Arztes oder Wundarztes aufgeführt und angeordnet ist.

2) Verordnung des tirolischen Guberniums vom 6. Juni 1828, Z. 11,218.

Das dießländige k. k. Appellationsgericht hat sich die Überzeugung verschafft, daß das ärztliche und wundärztliche Personale in Untersuchungsfällen wegen körperlicher Verletzungen öfters keine richtigen Begriffe von schweren und leichten Verletzungen bewiesen habe, da es doch hierauf wesentlich ankommt, um bestimmen zu können, ob ein Vergehen hiernach als Verbrechen, oder als schwere Polizeiübertretung behandelt werden soll. Das Gesetz gibt zwar keine ganz bestimmte Erklärung von einer schweren und leichten Verwundung; daß aber eine Verwundung oder körperliche Verletzung schwer seyn könne, ohne daß sie aber gefährlich oder mit einem wichtigen Nachtheile, den der Beschädigte an seinem Körper zu leiden habe, verbunden seyn müsse, erhellet klar aus der Bestimmung ad a) im §. 137 des I. Theils des Strafgesetzbuches, da, wenn mit der zugefügten Beschädigung Lebensgefahr verbunden, oder die Beschädigung so beschaffen ist, daß der Beschädigte wichtigen Nachtheil an seinem Körper zu leiden hat, Kerker, oder nach Umständen wohl auch schwerer Kerker von 1 — 5 Jahren bestimmt ist, während eine andere schwere Verwundung, gemäß §. 138, nur mit Kerker zwischen sechs Monaten bis zu einem Jahre zu bestrafen kommt. Nach §. 136 begeht das Verbrechen der Verwundung auch derjenige, der Jemanden in der Absicht, ihn zu beschädigen, an seiner Gesundheit Nachtheil zufügt.

Das k. k. Kreisamt wird daher angewiesen, das sämmtliche unterstehende ärztliche und wundärztliche Personale, welches bei gerichtlichen Augenscheinen verwendet wird, von diesen Bestimmungen zu verständigen und anzuweisen, strenge und gewissenhaft hiernach die technischen Parere abzugeben.

3) Tirolische Gubernial-Verordnung vom 29. October 1833, Z. 23,357.

Das k. k. Appellations-Gericht hat öfter in vorgekommenen Criminaluntersuchungen wahrgenommen, daß die Ärzte und Wundärzte in Vorarlberg bei Bestimmungen, ob Verwundungen zu den schweren oder zu den leichten gehören, sich ganz nach andern Ansichten richten, als die übrigen Ärzte in Tirol, und daß sie alle Wunden für leicht zu erklären

Geiste der österreichischen Gesetze," von Leopold Langer, Doctor und k. k. Professor der Medicin in Gratz. Gratz 1845.

---

scheinen, die nach ihrer Meinung geheilt werden können. Ein auffallendes Beispiel hiervon hat sich wieder vor nicht langer Zeit ergeben, wo der gerichtliche Arzt und Wundarzt einen complicirten Bruch des Ellenbogenbeines und einen ebenfalls complicirten Bruch des Schulterblattes nicht für eine schwere Verwundung erklärt haben.

Die Bestimmung, ob eine Verletzung zu den leichten oder schweren gehört, kann aber nicht wohl einem Zweifel unterliegen, sobald die in der gerichtlichen Arzeneiwissenschaft aufgestellten Begriffe von leichten und schweren Verletzungen vor Augen gehalten, und die in einem gegebenen Falle zu beurtheilenden Verletzungen den festgesetzten Begriffen mit Umsicht unterzogen werden.

Wenn leichte Verletzungen diejenigen sind, welche in der Regel durch die Heilkräfte der Natur gehoben werden, durch geringe Unterstützung und Kunsthülfe ohne unangenehme Folgen, ohne Zurücklassung von Ungestaltheit gänzlich heilen, leicht und vollkommen heilbar sind, wenn dagegen schwere Verletzungen solche sind, die entweder unmittelbar oder durch ihre nothwendigen Folgen die Störung der Verrichtungen, die Unbrauchbarkeit oder den Verlust eines wichtigen Theiles des Körpers zur Folge haben, oder den Verletzten in Lebensgefahr versetzen; so kann es nicht schwer seyn, die oben erwähnten beiden complicirten Knochenverletzungen, nämlich den complicirten Bruch des Ellenbogenbeines, und den ebenfalls complicirten Bruch des Schulterblattes in medicinisch-gerichtlicher Hinsicht richtig zu beurtheilen, besonders wenn man weiters berücksichtiget, daß zu den schweren Verletzungen alle jene zu zählen sind, welche heftige Entzündungen, Eiterungen, Nervenzufälle veranlassen, als unter andern: heftige Quetschungen und Erschütterungen, besonders in der Nähe der Gelenke; Verrenkungen der Knochen, Knochenbrüche u. s. w.

Daß nun ein Bruch des Schulterblattes, und noch weit mehr ein complicirter Bruch dieses Knochens mit heftigen Quetschungen und Erschütterungen verbunden sey, auch bei einem complicirten Ellenbogen-Knochenbruche heftige Quetschungen und daher heftige Entzündung, Eiterung u. s. w. nicht fehlen, lehrt die Wissenschaft und die Erfahrung. Was sich bei complicirten Knochenbrüchen bisweilen günstiger als erwähnt wurde, gestaltet, ist nicht Regel, sondern bloß Ausnahme von derselben. Es waren demnach die in Frage stehenden beiden complicirten Knochenbrüche schon ein jeder an sich, und um so mehr beide zusammen, als schwere Verletzung zu erklären.

Eben so auffallend war ein unlängst vorgekommener Befund über einen Inquisiten, wo der Gerichtsarzt denselben wegen geschwächter Körperbe-

Fr. von Ney, k. k. Pfleger in Gastein, Aufsatz im Julihefte des Jahrganges 1844 der medicinischen Jahrbücher der k. k. österreichischen Staaten: »Welche juridischen Grundsätze müssen von dem »Arzte bei Abgabe des Gutachtens über rechtswidrige Verletzungen »nothwendig berücksichtiget werden?«

§. 35.

Hat das begangene Verschulden zwar nicht den Tod oder eine schwere Verwundung, aber doch eine körperliche Verletzung oder einen Unfall zur Folge gehabt, welcher mit Gefahr für das Leben oder die Gesundheit Anderer verbunden war, so ist dasselbe als eine schwere Polizeiübertretung gegen die körperliche Sicherheit, nach den Bestimmungen des §. 183. St. G. B. II. Theils mit einer Geldstrafe von fünf bis fünfhundert Gulden oder mit Arrest von drei Tagen bis zu drei Monaten zu bestrafen. Es ist jedoch auf strengen Arrest von drei

---

schaffenheit zu keiner Züchtigung mit Stockstreichen, ja nicht einmal zu schwerem Kerker geeignet erklärte, während der Wundarzt den nämlichen Inquisiten zur nämlichen Zeit von fehlerfreier, gesunder, starker Körperbeschaffenheit, und zu Fasten und Stockstreichen vollkommen geeignet erklärt hat. Daß bei so gerade sich widersprechender Beurtheilung über die körperliche Beschaffenheit des Inquisiten die Gerichte nothwendig in Verlegenheit gerathen müssen, und dieselben in der Gerechtigkeitspflege beirrt werden, ist wohl Jedermann sehr einleuchtend.

Diese über Ansuchen des k. k. Appellations-Gerichtes vom 6. d. M. vom k. k. Landesprotomedicate entworfene Belehrung, nach welcher die Ärzte und Wundärzte in ihren künftigen gerichtlichen Untersuchungen und Gutachten überhaupt, und bei Beurtheilung von leichten und schweren Verletzungen insbesondere, dann bei der Beurtheilung über die körperliche Beschaffenheit der Inquisiten mit aller Umsicht, Gründlichkeit, Unbefangenheit und Wahrheitsliebe nach den in der gerichtlichen Arzeneiwissenschaft aufgestellten Grundsätzen vorzugehen haben, hat das k. k. Kreisamt den Ärzten und Wundärzten durch die Landgerichte zur genauesten Beobachtung zu eröffnen, damit ihre Gutachten jenen wichtigen Zweck wirklich erfüllen, um dessenwillen von ihnen Gutachten abgefordert werden, nämlich um die Gerichte in den Stand zu setzen, rechtliche Fälle möglichst genau einzusehen, und richtig zu beurtheilen.

bis sechs Monaten, und unter sehr beschwerenden Umständen bis auf ein Jahr zu erkennen, je nach dem Maße, als ein höherer Grad von Fahrlässigkeit erwiesen wird, eine Gefahr für mehrere Menschen entstanden ist, mehrere Verletzungen zugefügt wurden, oder sonst etwa ein größerer Schaden erfolgt ist.

Der vorstehende Paragraph stellt sich mit dem §. 183 des II. Theils des Strafgesetzbuches in Bezug auf den objectiven Thatbestand ziemlich gleich dar. Es muß nämlich 1) die Gefahr einer körperlichen Verletzung (nach dem Eisenbahngesetze auch für das Leben) für andere Menschen herbeigeführt worden seyn, 2) darf diese körperliche Verletzung (wenigstens bei schweren Verletzungen) nicht in der Absicht des Schuldtragenden gewesen seyn, widrigens die Behandlung nach dem I. Theile des Strafgesetzbuches Statt zu finden hätte, und 3) muß diese Gefahr der Verletzung oder die Verletzung selbst nicht eine rein zufällige seyn, sondern sie muß dem Verschulden eines Dritten, nämlich des zu Inculpirenden ihren Anlaß verdanken. Der Unterschied zwischen §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches und §. 35 des Eisenbahngesetzes dürfte daher darin liegen, daß nach letzterem eine körperliche Verletzung oder ein Unfall Statt gefunden haben muß, während der §. 183 diese Bedingung nicht erfordert.

Die Umstände, auf welche es hier ankommt, um die Strafe über das bisherige Strafausmaß in schweren Polizeiübertretungen auszudehnen, sind hier ausdrücklich angegeben, sie brauchen jedoch nicht alle einzutreten, um das höchste Strafausmaß zu begründen, wie aus dem Bindungsworte des letzten Satzes »oder« zu schließen ist.

§. 36.

Die in den beiden vorhergehenden Absätzen festgesetzten Arreststrafen können auch angemessen verschärft werden.

Da keine besonderen Gattungen von Verschärfungen angeführt werden, so ist hierbei auf die allgemeinen Bestimmungen des II. Thls. des Strafgesetzbuches zurückzusehen.

Nach §. 18 desselben ist es eine Verschärfung überhaupt, wenn von den einzelnen mehrere Strafen vereiniget werden. Sie haben jedoch nach eben diesem Paragraph nur in denjenigen Fällen Statt, für welche und nach dem Maße, wie sie in dem Strafgesetze bestimmt sind. Während nun der Strafrichter nach dem **II.** Theile des Strafgesetzbuches sowohl bei der Wahl der neben einander zu verhängenden Strafen, als auch bei der Bestimmung der Größe einer jeden, an die bei den einzelnen Übertretungen vorkommenden Anordnungen strenge gebunden war, ist demselben durch das vorliegende Gesetz das Recht eingeräumt, von den in dem §. 19 des **II.** Theils des Strafgesetzbuches enthaltenen Verschärfungen einen angemessenen Gebrauch zu machen. Diese Verschärfungen des Arrestes sind:

a) durch körperliche Züchtigung, welche jedoch wenigstens im lombardisch-venetianischen Königreiche nach dem Hofdecrete vom 14. März 1816 auch als Verschärfung nicht wird verhängt werden können,

b) durch Fasten,

c) durch öffentliche Ausstellung,

d) durch schwerere oder

e) öffentliche Gemeindearbeit.

Nach der Allgemeinheit dieses §. 36 sollte man meinen, daß der Richter von jeder Gattung dieser Verschärfungen Gebrauch machen dürfe. Ich glaube jedoch, daß wenigstens die öffentliche Ausstellung für keinen Fall als Verschärfung angewendet werden könne, denn das Gesetz in schweren Polizeiübertretungen hat nur in vier Fällen von dieser sehr harten Verschärfung Gebrauch gemacht, nämlich beim Hausiren mit Giftwaaren, §. 118, bei wiederholter Kuppelei, §. 259, bei Wucher und bei Beschädigungen von Dämmen ꝛc. im lombardisch-venetianischen Königreiche*); es ist daher kaum anzunehmen, daß die Gesetzgebung die Absicht gehabt habe, diese Strafverschärfung für die Übertreter der §§. 34 und 35 des Eisenbahngesetzes anwenden zu wollen. Für jeden Fall ist der Übertreter vor jeder dießfälligen Willkür des Unterrichters durch das Recursrecht, so wie

---

*) Allerhöchste Entschließung vom 2. December 1819.

auch dadurch geschützt, daß Urtheile, welche auf öffentliche Ausstellung lauten, vor der Publication der Bestätigung der Landesstelle unterliegen.

§. 37.

Folgende Übertretungen sind an den bei dem Eisenbahnbetriebe angestellten Personen, auch wenn sie von keinem nachtheiligen Erfolge begleitet waren, als schwere Polizeiübertretungen gegen die körperliche Sicherheit mit den im §. 183 St. G. B. II. Theils festgesetzten Strafen, nach Beschaffenheit der Umstände aber mit strengem Arreste von drei bis sechs Monaten zu bestrafen:

a) Die Eröffnung der Bahn vor erhaltener Bewilligung oder vor Erfüllung der dazu vorgeschriebenen Bedingungen;

b) die vernachlässigte Aufstellung oder Erhaltung der zur Verhütung von Schaden vorgeschriebenen Einfriedungen, Absperrschranken, Verbotstafeln und anderer Schutzmittel und Warnungszeichen;

c) die Bestellung von Individuen, welche die besondere Befähigung, die und insofern sie durch die Dienstvorschriften gefordert wird, nicht nachgewiesen haben, oder welche von der Verrichtung, zu der sie bestimmt sind, durch die Staatsverwaltung für ausgeschlossen erklärt wurden;

d) die Vornahme einer Fahrt oder Gestattung derselben bei schadhaftem, eine Gefahr drohenden Zustande der Bahn, oder mit Locomotiven, Wägen oder anderen Betriebsmitteln von solcher Beschaffenheit.

Der Paragraph enthält im Gegensatze zu dem §. 34, dessen Anwendung durch den Eintritt einer schweren Verwundung oder Tödtung eines Menschen bedingt ist, dann des §. 35, welcher eine körperliche Verletzung oder wenigstens einen Unfall voraussetzt, die Aufzählung jener Übertretungen, welche, auch wenn sie von keinem

nachtheiligen Erfolge begleitet sind, nach dem §. 183 **II.** Theils des Strafgesetzbuches zu behandeln und zu bestrafen sind. Wäre noch überdieß ein nachtheiliger Erfolg damit verbunden gewesen, so hätte nicht dieser, sondern die eben citirten Paragraphe ihre Anwendung. Die Strafsanction ist jedoch strenger als jene des §. 183 ausgemessen, da dieser nur einfachen Arrest von drei Tagen bis zu drei Monaten oder eine Geldstrafe von fünfhundert Gulden verhängt, nach jenem aber nach Umständen strenger Arrest von drei bis zu sechs Monaten verhängt werden kann.

Es frägt sich, kann auch einfacher Arrest über drei Monate bis zu sechs Monaten verhängt werden? da man doch glauben sollte, daß ein viermonatlicher einfacher Arrest für den Übertreter vielleicht in manchen Beziehungen vorzuziehen wäre. Nach meiner Ansicht bei dem ursprünglichen Strafausmaße nicht, da dem Richter nach dem §. 26 **II.** Theils des Strafgesetzbuches nur der Zwischenraum der für jede Übertretung bestimmten Strafe überlassen ist.

Als Umstände, auf welche bei Verhängung strengen Arrestes von drei bis sechs Monaten vorgedacht ist, werden, da das Gesetz hierüber schweigt, die im §. 388 **II.** Theils des Strafgesetzbuches aufgeführten Erschwerungsgründe anzusehen seyn.

In Bezug auf die einzelnen Übertretungen frägt es sich, zu

a) muß die Eröffnung der Bahn unter den angeführten Bedingungen eine solche seyn, wodurch dem Publicum im Allgemeinen die Benützung frei steht, oder genügt zur Übertretung die Vornahme von Probefahrten? Ich glaube ersteres, obschon nicht zu verkennen ist, daß die Benützung der Bahn zu dem letzteren Zwecke ohne vorher geschehene Erfüllung der hierzu vorgeschriebenen Bedingungen wegen der für die körperliche Sicherheit entstehenden Gefahr ahndungswürdig ist. Allein hätte ein Nachtheil wirklich Statt gefunden, so dürfte die Anwendung der §§. 89 und 183 des **II.** Theils des Strafgesetzbuches ohne Rücksicht auf das Eisenbahngesetz zweifellos seyn; wäre dieß nicht geschehen, so dürfte die Behandlung als Polizeivergehen nach §. 39 des Eisenbahngesetzes ebenfalls gerechtfertiget seyn.

Bei dem Puncte

b) erfordert das Gesetz:

1) daß in Beziehung auf Absperrungen, Warnungszeichen &c.

entweder ein bestimmter Auftrag ergangen sey, oder daß diese Schutzmittel

2) durch allgemeine Gesetze vorgeschrieben wurden. Die Bestimmung

c) steht in Verbindung mit dem §. 12 des Eisenbahngesetzes (siehe hierüber die Bemerkungen bei §. 12).

Dieses Verschulden wird wohl in der Regel die Direction einer Eisenbahn treffen; und so wäre der Fall vorhanden, daß eine moralische Person zu Arrest verurtheilt werden müßte. Für jeden Fall könnten hier nur jene einzelnen Directionsglieder in Untersuchung und Strafe gezogen werden, welche bei der Abstimmung anwesend waren, und für die Anstellung oder Nichtentlassung des nicht gehörig befähigten (oder ausgeschlossenen) Individuums gestimmt haben. Hier können aber auch die Fragen ventiliren: Ist in einem solchen Falle das Geständniß eines Directionsgliedes hinreichend? Wie ist sich bezüglich der mildernden und erschwerenden Umstände zu benehmen? u. s. f.

d) setzt die Vornahme einer Fahrt bei gefahrdrohendem Zustande der Bahn oder der Betriebsmittel, nach meiner Ansicht aber auch voraus, daß dem Übertreter die Gefahr bekannt war.

§. 38.

Thätliche Beleidigungen, welche sich die zur Aufsicht über die Bahn und Besorgung des Verkehres auf derselben bestimmten Angestellten der Unternehmung in ihren Dienstesverrichtungen erlauben, sind als schwere Polizeiübertretungen gegen die Pflichten eines öffentlichen Amtes nach den Bestimmungen der §§. 86 und 87 St. G. B. II. Theils zu bestrafen.

Die Bestimmung dieses Paragraphes steht im Einklange mit dem §. 16, welcher die von der Bahn Gebrauch-Machenden verpflichtet, den Weisungen des Aufsichtspersonales Folge zu leisten, dann mit dem nachfolgenden Paragraphe, welcher die wörtliche oder

thätliche Beleidigung eines Aufsichts-Individuums der Bahn als schwere Polizeiübertretung nach den §§. 72 und 73 erklärt.

Sollten diese Bestimmungen nicht einseitig und strenge erscheinen, so müßte die Gesetzgebung auch das Benehmen des Aufsichtspersonales gegen das Publicum mit einer Strafe bedrohen, welche bis nun nur gegen öffentliche Beamte oder Diener verhängt wurde.

Bedingung der Übertretung ist, daß die thätliche Beleidigung bei Dienstesverrichtungen Statt fand.

§. 39.

Übertretungen der durch die Dienstesvorschriften vorgezeichneten Pflichten anderer als der bisher angeführten Art begründen ein Polizeivergehen, und sind nach Beschaffenheit der Umstände und Personen mit einer Geldstrafe von zwei bis hundert Gulden, oder mit Arrest von zwölf Stunden bis zu einem Monate zu ahnden.

Bedingungen der Behandlung als Polizeivergehen und Bestrafung in der in diesem §. angegebenen Art sind: a) daß gegen eine in den Dienstesvorschriften ausdrücklich enthaltene Obliegenheit, die dem Angestellten bekannt seyn mußte, etwas unternommen oder unterlassen wird, dann b) daß diese Handlung nicht in eine jener Kathegorien fällt, welche die Merkmale einer nach allgemeinen Strafgesetzen verpönten Handlung (§§. 32 und 33) an sich trägt, oder nach diesem Eisenbahngesetze dafür erklärt worden ist (§§. 34, 35 und 37).

§. 40.

Der in den §§. 34, 35 und 36 angeordneten Bestrafung wegen schwerer Polizeiübertretung gegen das Leben oder die körperliche Sicherheit unterliegen auch bei dem Betriebe nicht angestellte Personen, welche durch Handlungen oder Unterlassungen, deren Gefährlichkeit für den Verkehr auf

Eisenbahnen Jedermann leicht einsehen kann, an dem Tode, der schweren Verwundung oder körperlichen Verletzung eines Menschen, oder doch an einem Unfalle Schuld tragen, welcher mit Gefahren dieser Art verbunden war.

Dieser, so wie die beiden nachfolgenden §§. 41 und 42 behandeln die Übertretungen, welcher sich bei dem Eisenbahnbetriebe nicht Angestellte, somit das Publicum in Bezug auf den Eisenbahnverkehr schuldig machen können, immer jedoch unter der Voraussetzung, daß die Handlung oder Unterlassung nicht schon nach allgemeinen Strafgesetzen zu beurtheilen ist. Bedingung der Straffälligkeit ist demnach, 1) daß die Handlung oder Unterlassung nicht mit der auf Gefährdung der körperlichen Sicherheit gerichteten Absicht geschehen sey, widrigens sie in die Kathegorie des Verbrechens der schweren Verwundung oder Verletzung übergehen würde. 2) Daß die Gefährlichkeit derselben für den Verkehr auf Eisenbahnen leicht eingesehen werden kann. Die Beweisherstellung über diesen letzten Umstand ist allerdings mit Schwierigkeiten verbunden, da von einzelnen Subjecten, abgesehen von specieller Fachbildung und abgesehen von höherer Ausbildung überhaupt, die Gefährlichkeit einer Handlung oder Unterlassung leicht, von andern nicht leicht wird eingesehen werden können, und es selbst für den Richter schwierig ist, sich bei der Beurtheilung des Falles von seinem eigenen Auffassungsvermögen in Bezug auf die Gefährlichkeit der Handlung zu trennen, und zu erkennen, in wie fern die Gefährlichkeit derselben leicht einzusehen war. Nach dem allgemeinen Sprachgebrauche dürfte die Gefährlichkeit dann als leicht einsehbar zu betrachten seyn, wenn die nachtheilige Folge bei gewöhnlichen Verstandesgaben, bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit und nach allgemein bekannten Erfahrungen vorausgesehen werden mußte.

3) Muß eine Tödtung, Verwundung oder Verletzung, oder doch ein Unfall Statt gefunden haben, welcher die körperliche Sicherheit in Gefahr brachte.

4) Muß dieser letztere Umstand nicht ganz zufällig, gewesen seyn.

§. 41.

Übertretungen der in den §§. 15, 19, 20, 21 und 22 gegebenen Vorschriften sind auch, wenn dieselben keinen Nachtheil zur Folge gehabt haben, mit Rücksicht auf die Bestimmungen des §. 183 St. G. B. II. Theils, als schwere Polizeiübertretungen gegen die körperliche Sicherheit, nach Beschaffenheit der Umstände und Personen mit einer Geldstrafe von fünf bis fünfhundert Gulden, oder mit Arrest von drei Tagen bis zu drei Monaten zu bestrafen.

Nach diesem Paragraph scheint es gleichgiltig, ob die Handlungen oder Unterlassungen, welche hier als schwere Polizeiübertretungen erklärt werden, von einem Angestellten der Bahn oder Jemand Andern verübt werden; es ist auch nicht nothwendig, daß aus derselben ein Nachtheil hervorgegangen sey, sondern es genügt, daß eine Handlung gegen die Vorschriften der §§. 15, 19, 20 und 21 Statt gefunden habe. Mit Rücksicht auf diesen Paragraph dürften demnach nachstehende Handlungen und Unterlassungen als schwere Polizeiübertretungen zu behandeln und zu bestrafen seyn.

1) Der Transport von Schießpulver, Knallpräparaten oder andern leicht feuerfangenden oder durch Reibung leicht entzündlichen Gegenständen mit Personenzügen (§. 15). Die Übertretung kann begangen werden durch heimliche Mitnahme von derlei Gegenständen, von Seite des Publicums durch Verschweigung derselben über geschehenes Befragen, von Seite des Aufsichtspersonales aber, wenn ihnen der beabsichtigte Transport bekannt war, und derlei Gegenstände von der Beförderung nicht ausgeschlossen wurden.

2) Wenn über die oben erwähnten Gegenstände, ihre Quantität und Qualität, selbst wenn sie mit Lastzügen transportirt werden wollen, von Seite des Transportlustigen nicht eine genaue Erklärung abgegeben wird, wenn derlei Gegenstände nicht abgesondert und mit eigenen Frachtbriefen aufgegeben werden. Von Seite des Bahnpersonales, wenn bei deren Versendung nicht alle nöthigen Vorsichten angewendet werden. Daß die Übertretung dieser Vorschriften nach Umständen auch nach §. 209 II. Theils des Strafgesetz-

buches zu behandeln seyn kann, ist bereits bei §. 15 bemerkt worden, so wie ich auch daselbst erinnert habe, daß der Transport von Flüssigkeiten ꝛc., wodurch Nachtheil herbeigeführt werden kann, die schwere Polizeiübertretung nach §. 183 nicht begründen könne.

3) Das Treiben oder Weiden des Viehes in der unmittelbaren Nähe der Bahn ohne sorgfältige Aufsicht. Die Aufsicht muß von der Art seyn, daß durch sie das Betreten der Bahn, dort wo keine Einfriedungen bestehen, und das Überschreiten derselben, dort, wo sie bestehen, mit Bestimmtheit vermieden werden kann. Urheber oder Theilnehmer, ja selbst alleinige Übertreter werden jene Ältern oder Vorstände eines Haushaltes seyn können, welche die Aufsicht über das Vieh auf der Weide an Kinder übertragen, die die eben bezeichneten Bedingungen zu erfüllen durch ihr Alter oder körperliche Beschaffenheit außer Stande sind.

4) Beschädigungen, Verrückungen oder Veränderungen an der Bahn und ihrem Zugehör, daher beispielsweise: Beschädigung oder Veränderung des Geleises, Beschädigung der Dämme, Bermen, Gräben ꝛc.

5) Terrainsveränderungen von Seite der Anrainer in der Nähe der Bahn unter den im §. 21 enthaltenen Umständen.

6) Bauführungen in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche zunächst der Bahn ohne eingeholte im §. 21 vorgezeichnete Einwilligung.

7) Freie Lagerung leicht feuerfangender Stoffe im Bereiche des feuergefährlichen Terrains der Bahn.

8) Nicht gehöriger Verschluß der zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände bestimmten, wenn auch feuersicheren Räume.

9) Unterlassene thunlichste Entfernung der zur Einfuhr bereit liegenden reifen Feldfrüchte von der Bahn.

10) Unterlassene Rücksicht bei Baumpflanzungen gegen das mögliche Eintreten von Windbrüchen, wodurch die Bahn verletzt werden kann.

11) Abtreiben von Waldungen, Gebüschen oder Sträuchern, das Herablassen von Bäumen, Auftreiben von Vieh, die Gewinnung von Schotter, das Graben nach Lehm ꝛc. in so fern derlei Eigen-

thumsbenützungen auf einer hierzu besonders bezeichneten Stelle von der hierzu berufenen Behörde ausdrücklich untersagt worden sind.

§. 42.

Wörtliche oder thätliche Beleidigungen der zur Aufsicht auf Eisenbahnen und zur Besorgung des Verkehres auf denselben Angestellten der Unternehmungen, insofern sie sich eben in der Ausübung ihres Dienstes befinden, sind als schwere Polizeiübertretungen gegen öffentliche Anstalten nach den §§. 72 und 73 St. G. B. II. Theils zu behandeln.

Es ist im §. 10 angeordnet, daß diejenigen Angestellten, welche zur Bewachung der Bahn berufen sind, dann jene, welche mit dem Publicum verkehren, im Dienste entweder mit der Dienstkleidung oder mit einem Abzeichen versehen seyn müssen. Ähnliche Anordnungen bestehen bei vielen Aufsichts- und Wach-Organen. So ist durch das Hofkammerdecret vom 21. April 1843, betreffend die Verfassung der Finanzwache, §. 135 ausdrücklich bestimmt, daß die Mannschaft der Finanzwache in der Regel alle ihr obliegenden Amtshandlungen in der Amtskleidung zu verrichten habe. Nach dem Decrete der Polizeihofstelle vom 21. December 1801 (A. P. G. S.) haben die Polizeibeamten bei öffentlichen Functionen in ihren Amtshandlungen sich einer weiß und rothen Hutschleife zu bedienen. Die n. ö. Regierungsverordnung vom 30. Juni 1820, Z. 28,256 verpflichtet das Marktaufsichtspersonale bei Revisionen zur Mitnahme von Legitimationen über ihre Eigenschaft. Endlich verhalten die steiermärkischen Gubernial-Verordnungen vom 13. März 1822, Z. 5441 und vom 12. April 1837, Z. 5389 (P. G. S. für Steiermark) die Gerichtsdiener zum Erscheinen in Amtskleidern bei ämtlichen Functionen. Es war daher sehr zweckmäßig, das mit dem Publicum in so häufigem Verkehr stehende Eisenbahn-Aufsichtspersonale zu einer gleichen Evidentmachung ihrer Stellung zu verhalten. Ist dieß geschehen, und dasselbe in seiner Dienstesverrichtung entweder wörtlich oder thätlich beleidiget worden, so tritt die Bestrafung nach den im Gesetze bezeichneten Paragraphen des Strafgesetzes ein.

§. 43.

Der mit der Oberaufsicht beauftragten Behörde (§. 28) steht das Recht zu, gegen Individuen des sämmtlichen zur Ausübung und Leitung des Betriebes bestimmten Personales die sich eine Übertretung der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften zu Schulden kommen ließen, wenn sich aus der Untersuchung zeigen sollte, daß der Schuldige nach seinen Kenntnissen oder seiner Gemüthsbeschaffenheit, oder wegen des bewiesenen Mangels an dem nöthigen Fleiße oder der erforderlichen Aufmerksamkeit für den Betriebsdienst entweder überhaupt oder für einen bestimmten Zweig desselben nicht geeignet ist, auf die Ausschließung von dem Betriebsdienste überhaupt, oder rücksichtlich einer bestimmten Geschäftsführung entweder auf eine bestimmte Zeit oder für immer zu erkennen, und die Bedingungen vorzuzeichnen, welche bei der Ausschließung auf eine bestimmte Zeit für den Fall der Wiederanstellung vor derselben zu erfüllen seyn werden.

In dem §. 12 des Eisenbahngesetzes werden die Privatbahnen, so wie die Betriebsunternehmungen der Staatsbahnen verpflichtet, diejenigen ihres Personales nicht zu ernennen oder zu entlassen, deren Nichtanstellung oder Entlassung von der Staatsverwaltung gefordert wird. In diesem §. 43 ist nun vor allem bestimmt, welche Behörde hier im Namen der Staatsverwaltung den Ausspruch fällt. Es ist dieß diejenige Landesstelle der Provinz, durch welche die Bahn oder Bahnstrecke führt. Führt dieselbe durch das Gebiet mehrerer Länderstellen, so halte ich diejenige Landesstelle für competent, an welche im Recurs- oder Gnadenwege die Verhandlung zu gelangen hat, wenn sich ein Angestellter einer Unternehmung einer Übertretung schuldig macht.

Da nun nach §. 47 die Gerichtsbarkeit in schweren Polizeiübertretungen gegen Angestellte der Bahn der Polizei-Direction jener Provinz in erster Instanz zusteht, wo diese ihren Wohnort oder Stand-

ort haben, so dürfte hieraus auch die Competenz der dieser Polizeibehörde vorstehenden Landesstelle sich um so mehr ergeben, als der Ausspruch der immerwährenden oder temporären Entlassung oder Unfähigerklärung zu einer bestimmten Dienstkathegorie eine rechtliche Folge der Übertretung ist, deren Würdigung von der mit dem Untersuchungsgeschäfte im höheren Instanzenzuge betrauten Landesstelle am zweckmäßigsten gepflogen werden kann. Endlich geht dieß auch aus den Worten des Gesetzes hervor: »Wenn sich aus der Untersuchung zeigen sollte,« ein Beweis, daß die Untersuchung zur Kenntniß dieser Landesstelle gelangen muß. Als Gründe dieser Ausschließung führt das Gesetz auf: Mangel an Kenntnissen für eine bestimmte Dienstleistung, nicht gehörige Bürgschaft leistende Gemüthsbeschaffenheit (hierunter dürfte wohl gewiß auch Hang zum Trunke zu zählen seyn), Mangel an dem nöthigen Fleiße oder der erforderlichen Aufmerksamkeit. Der Grund, aus welchem die Entlassung oder Unfähigkeitserklärung verhängt wird, muß aus den Untersuchungsacten erwiesen seyn. Der Grad, in welchem den Inculpirten das Verschulden belastet, welches diese Folge nach sich zieht, wird bei der Bestimmung entscheiden, ob immerwährende oder zeitweise Unfähigkeitserklärung, ob diese für alle Eisenbahndienste oder nur besondere Zweige derselben auszusprechen ist. Noch frägt es sich, in welcher Weise kommt der Fall vor die höhere Behörde?

Ich halte dafür, daß diejenige Behörde, welcher die Vornahme der Untersuchung obliegt, in dem Falle, als ihr Bedenken gegen die Fortbelassung des Inculpirten auf seinem bisherigen Dienstposten auffallen, diese bei eigener Verantwortung zur Kenntniß der Oberbehörde wird bringen müssen. Andere berufen sich auf den §. 402 **II.** Theils des Strafgesetzbuches, und meinen, weil hier auf Verlust von Rechten erkannt wird, müsse der Fall der Oberbehörde vorgelegt werden.

Hierauf bemerke ich, daß der §. 402 ein schon von der ersten Instanz gefälltes Urtheil voraussetzt, in dem der Verlust ausgesprochen wurde, ein solches Urtheil aber gerade nach dem §. 43 der Unterbehörde gar nicht zusteht; ja ich glaube, daß dieser letztere Ausspruch nach den §§. 396 und 397 **II.** Theils des Strafgesetzbuches gar keinen Theil des Urtheiles bilden wird, sondern im Wege des Er-

kenntnisses gefällt werden muß. Daß die Landesstelle allein über eine derlei Entlassung abzusprechen habe, ist zwar aus dem Inhalte des Gesetzes nicht zweifelhaft, obschon nicht entgehen kann, daß bei allen Entlassungen von Angestellten selbst Dienern nach den bestehenden Gesetzen die Landesbehörde mit der Justiz-Oberbehörde zu convertiren haben wird, und bei getheilten Meinungen an die Hofstelle Bericht zu erstatten ist. Insbesondere sollte es mich wundern, wenn der Direction der Staatsbahnen bei solchen Ausschließungen, in so ferne es sich um Betriebsunternehmungen als Pächter der ersteren handelt, nicht auch eine gewichtige Meinung obliegen würde.

§. 44.

Angestellte der Unternehmung, gegen welche ein solches Erkenntniß gefällt wurde, dürfen bei der zeitlichen Ausschließung durch die Dauer derselben, und bis die für die Wiederanstellung festgesetzten Bedingungen erfüllt sind, bei der Ausschließung von einem bestimmten Dienstzweige, in jenem Dienste, von welchem sie ausgeschlossen worden sind, und wenn das Erkenntniß auf die Ausschließung vom Betriebsdienste für immer lautet, so lange bis dieses Erkenntniß nicht ausdrücklich aufgehoben wird, bei keiner, in den Staaten für welche das gegenwärtige Gesetz in Wirksamkeit sich befindet, mit Dampfkraft in Betrieb stehenden Eisenbahn verwendet werden.

Es ist bereits bei §. 12 bemerkt worden, daß es zweckmäßig seyn dürfte, den Polizei-Directionen Verzeichnisse der Individuen mitzutheilen, welche entweder für eine gewisse Zeit oder für immer oder zu bestimmten Eisenbahndiensten unfähig erkläret werden, damit die gesetzwidrige Wiederanstellung überwacht werden könne.

Der in diesem Paragraph zum Schutze des Publicums gegen körperliche Verletzungen ausgesprochenen Maßregel hätte sich nach meiner Ansicht eine weitere zu gleichem Zwecke anzureihen, nämlich die, daß der Landesstelle das Recht eingeräumt würde, nach Um-

ständen auch die Unfähigkeit zur Bedienung irgend einer Dampfmaschine auszusprechen, da bei der Dampfschifffahrt, in Fabriken, die mit Dampfmaschinen arbeiten, oder bei solchen, die zu chemischen Zwecken bestimmt sind, die Anstellung von Personen, welche Beweise von Unkenntniß, Mangel an Aufmerksamkeit ꝛc. gegeben haben, nicht viel minder Gefahr bringend seyn kann, als beim Eisenbahnbetriebe.

Die Übertretung des in diesem und dem früheren Paragraph ausgesprochenen Verbotes unterliegt nach §. 37 auch dann, wenn sie von keinem nachtheiligen Erfolge begleitet war, der Bestrafung nach dem §. 183 **II.** Theils des Strafgesetzes, nach Beschaffenheit der Umstände auch der Bestrafung mit strengem Arreste von drei bis sechs Monaten.

§. 45.

In Fällen, in welchen eine Unternehmung, die den Eisenbahnbetrieb ausübt, selbst die ihr als solcher obliegenden Verbindlichkeiten zu erfüllen unterläßt, hat die Landesstelle der Provinz, in deren Bereiche die Direction der Unternehmung ihren Sitz hat, gegen die Unternehmung, ohne Rücksicht auf die Bestrafung, welcher einzelne Mitglieder, die Directoren oder andere zur Besorgung der Geschäfte angestellte Personen nach den gegebenen Bestimmungen etwa unterliegen, auf einen Erlag zum Local-Armenfonde, der von der Landesstelle zu bezeichnen ist, von einhundert bis zweitausend Gulden zu erkennen, und bei dessen Bestimmung auf den Umfang, in welchem die Erfüllung der Verbindlichkeiten unterblieben ist, und die Größe des daraus entstandenen Nachtheils Rücksicht zu nehmen.

Der Unternehmung bleibt jedoch der Anspruch auf den Ersatz des erwähnten Erlages zum Local-Armenfonde gegen die Schuldtragenden vorbehalten.

Über die Straffälligkeit einer Unternehmung als solcher beziehe ich mich auf das bei §. 23 Gesagte.

Da in diesem Paragraphe zwar auch die Verantwortlichkeit der Unternehmung ausgesprochen, hierbei aber, wie im Verfolge des Paragraphen erkläret wird, auf die eingeräumten Befugnisse und auferlegten Pflichten Rücksicht zu nehmen ist, so wird nach meiner Ansicht eine Verantwortlichkeit der Unternehmung, welche die Folge einer in dem §. 45 ausgedrückten Geldstrafe haben soll, nur dann eintreten können, wenn eine die Schranken des Befugnisses der Unternehmung überschreitende, in dem Befugniß selbst ausdrücklich bezeichnete, und in diesem Eisenbahngesetze als straffällig erklärte Handlung ausgeübt, oder aber sonst etwas unternommen wird, was gegen bestimmte, der Unternehmung bekannt gemachte Vorschriften der Behörden innerhalb des ihnen eingeräumten Wirkungskreises verstoßen wird. Ist dieß der Fall, so kann sich von Seite der einzelnen Mitglieder der Unternehmung, seyen sie nun Actionäre, Mitglieder einer Gesellschaft ꝛc. gegen die Härte des Gesetzes nicht beklagt werden, da ihnen die Wahl der sie Vertretenden, der in ihrer Vollmacht Handelnden frei stand, und endlich auch das Regreßrecht an die Schuldtragenden ohnehin vorbehalten wird.

Ich werde mich bemühen, meine Ansicht durch ein Beispiel deutlicher zu machen.

Gesetzt, es wäre bei eingetretenen Hochwässern der Unternehmung von der competenten Behörde bekannt gemacht worden, daß bis auf weitere Ermächtigung keine Fahrten auf der Bahn unternommen werden sollten. Die Fahrten werden, ohne daß die Ermächtigung hierzu ertheilt worden wäre, fortgesetzt, und durch diese Fahrten wird ein Unglücksfall herbeigeführt, welcher bei gewöhnlichen Verhältnissen, oder wenn keine Fahrt unternommen worden wäre, nicht hätte eintreten können. Es ist kein Zweifel, daß dieß eine Handlung ist, wodurch eine zur Erhaltung der Sicherheit des Betriebes erlassene Vorschrift übertreten wurde, welche nach §. 31 zu untersuchen und zu bestrafen ist, und es würde daher, weil der Unternehmung Fahrten zu unternehmen untersagt wurde, auch diese strafbar seyn, obschon vielleicht der Mehrzahl der Gesellschaftsglieder, ja vielleicht selbst der Direction kein Verschulden zur Last fällt, sondern dieses zunächst vielleicht einen Districts-Ingenieur trifft. Allein die wichtigen Folgen, die aus solcher Nichtachtung der erlassenen Vorschriften

entstehen können, hat die Staatsverwaltung bestimmt, der Unternehmung und nicht der Direction oder einzelnen Organen die Verpflichtung des Nichtfahrens aufzuerlegen und bekannt zu geben, daher ihre Verantwortlichkeit. Daß der directe Übertreter nicht straflos bleibt, geht aus den Bestimmungen des §. 37 hervor.

Der Fond, in welchen der von der competenten Landesstelle auszusprechende Erlag zu fließen hat, muß ein Local-Armenfond seyn. Er muß nicht immer derjenige seyn, wo die erkennende Landesstelle ihren Sitz hat, oder die Übertretung vorfiel, wie letzteres der §. 9 des **II.** Theils des Strafgesetzbuches im Allgemeinen bei Geldstrafen festsetzt, sondern er ist speciell zu bestimmen. Worauf bei Bestimmung desselben Rücksicht zu nehmen ist, wird im Gesetze nicht näher ausgedrückt.

§. 46.

Wäre die Bahn, oder wären die Betriebsmittel in einen solchen Zustand gekommen, daß dadurch die Sicherheit der Benützung und des Betriebes gefährdet würde; so ist der Betrieb auf der ganzen Bahn oder auf den betreffenden einzelnen Strecken einzustellen.

Die Einstellung aus diesen Gründen wird jederzeit mittelst Erkenntnisses zu verfügen seyn, welches von der politischen Landesstelle, in deren Bereiche die Bahn oder Bahnstrecke liegt, um deren Einstellung es sich handelt, oder für den Fall, als die betreffende Bahn oder Bahnstrecke in dem Bereiche von mehr als einer Landesstelle liegen sollte, von derjenigen politischen Landesstelle, in deren Sitz die Direction der Unternehmung ihren Standort hat, nach vorläufiger rechtzeitiger Aufforderung der Direction der Unternehmung zur Rechtfertigung und nach Festsetzung eines angemessenen Termines zur Abstellung der Gebrechen zu fällen ist.

Findet gegen derlei Erkenntnisse ein Recurs Statt, und im bejahenden Falle, hat derselbe eine aufschiebende Wirkung des Erkenntnisses? Ich glaube nein, da die hieraus entstehende Gefahr

für die körperliche Sicherheit unberechenbar ist, und angenommen werden muß, daß die competente Landesstelle zu einer in das Privatinteresse der Unternehmung so empfindlich eingreifenden Maßregel nur nach gründlicher Erhebung und reiflicher Überlegung schreiten werde.

Verfahren.

§. 47.

Die Gerichtsbarkeit in schweren Polizei-Übertretungsfällen gegen die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften steht der Polizei-Direction der Provinz zu, in welcher, wenn sich die Angestellten der Unternehmung eine Übertretung zu Schulden kommen ließen, diese ihren Wohnort oder Standort haben, oder in welcher, wenn anderen Personen eine Übertretung zur Last fällt, die strafbare Handlung oder Unterlassung stattgefunden hat.

Die Polizei-Directionen sind befugt, die Erhebung des Thatbestandes und die Untersuchung durch die zur Überwachung des Betriebes aufgestellten Beamten (§. 26) oder durch die politischen Behörden vornehmen zu lassen.

Durch das Hofkanzleidecret vom 30. September 1806, Z. 17,694 (A. P. G. S.) sind eine nicht unbedeutende Anzahl von Übertretungen in der Hauptstadt und den Provinzial-Hauptstädten von der Competenz der Ortsobrigkeiten ausgeschieden und den Polizei-Directionen übertragen worden. Der vorstehende Gesetzes-Paragraph ist demnach als eine Ergänzung dieser Vorschrift zu betrachten, indem alle schweren Polizeiübertretungen gegen die zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit des Betriebes auf Eisenbahnen, welche mittelst Dampfkraft betrieben werden, erlassenen Vorschriften der Competenz der Polizei-Directionen zugewiesen werden, ohne Unterschied, ob sie in der Hauptstadt oder in den Provinzial-Hauptstädten oder auf dem flachen Lande begangen worden sind.

In Beziehung auf die Competenz der Polizei-Directionen ist zu unterscheiden, ob die Übertretung von einem Angestellten der Unternehmung begangen wurde, oder von einem Nichtangestellten.

Im ersteren Falle ist die Polizei-Direction jener Provinz competent, wo der Angestellte seinen Wohn- oder Standort hat, im zweiten Falle aber die Polizei-Direction jener Provinz, wo die Übertretung Statt fand.

Es fragt sich nun vor Allem: Sind durch dieses Gesetz die Ausnahmen, welche bei allen Untersuchungsfällen in schweren Polizeiübertretungen aus der Eigenschaft der Person in den §§. 283 und 284 des II. Theils des Strafgesetzbuches ausgesprochen sind, für Übertretungen des vorliegenden Gesetzes aufgehoben, und ist dieß auch in Bezug auf den §. 287 II. Theils des Strafgesetzbuches der Fall, welcher die Landesstelle in Fällen, wenn Verhältnisse der Personen oder der Zusammenhang der Sache und Umstände es nothwendig macht, berechtiget die Verhandlung von der ordentlichen Behörde abzuberufen und einer andern zu übertragen?

Da das Gesetz hierüber schweigt, so sollte man glauben, daß die Competenz der Polizeibehörden eine ausnahmslose sey. Dennoch glaube ich, daß die Ausnahmen, welche im §. 283 II. Theils des Strafgesetzbuches von dem gewöhnlichen Gerichtsstande gemacht werden, auch hier werden gelten müssen; denn der §. 283 verordnet, daß bei den zu einem inländischen Militärkörper oder zu einer Gesandtschaft gehörigen Personen bei schweren Polizeiübertretungen eben dasselbe beobachtet werden soll, was im ersten Theile §. 221 verordnet ist; letzterer Paragraph aber verordnet:

1) »Daß die zu einem inländischen Militärkörper gehörigen Personen, wenn sie eines Verbrechens halber angehalten werden, dem nächsten Militärcommando zu übergeben sind.«

2) »Daß die auswärtigen Gesandtschaften und das eigentliche Gesandtschaftspersonale nach dem Völkerrechte zu behandeln seyen.«

Wenn nun schon bei so wichtigen Vergehen, nämlich Verbrechen, diese Ausnahmen aus besonderen Gründen aufrecht erhalten wurden, so dürfte das Eisenbahngesetz hieran nichts haben ändern wollen. Nur glaube ich, daß in Bezug auf die zu einem Militär-

körper gehörigen Personen das Recht der Anhaltung bei Übertretungen, welches im §. 25 des Eisenbahngesetzes unter gewissen Umständen ausgesprochen ist, bei der Wichtigkeit und Gefahr, welche durch Störungen im Eisenbahnbetriebe hervorgerufen werden können, eben so zustehen müsse, wie dieß bei durch Militärs verübten Verbrechen in dem §. 221 I. Theils des Strafgesetzbuches ausgesprochen und in dem Justizhofdecrete vom 24. Juni 1808 Nr. 847 der Justizgesetzsammlung und in dem Hofkanzleidecrete vom 13. November 1819, Z. 35,529, dann dem Justizhofdecrete vom 15. October 1819, Nr. 1614 der Justizgesetzsammlung erläutert ist.

In Ansehung des eigentlichen Gesandtschaftspersonales hingegen könnte selbst in Beziehung auf die Anhaltung bei der Übertretung nur nach dem Völkerrechte vorgegangen werden.

Jene Ausnahmen, welche aus der Eigenschaft der Person in dem §. 284 II. Theils des Strafgesetzbuches vorkommen, nämlich daß in dem Falle, wenn der Beschuldigte von Adel, eine geistliche, eine graduirte, eine im landesfürstlichen oder sonst in einem öffentlichen Amte stehende Person ꝛc. ist, das Kreisamt das Urtheil zu schöpfen habe, dürften durch das Eisenbahngesetz bei Übertretungen, welche auf dasselbe Bezug nehmen, außer Wirksamkeit treten, weil der Grund dieser Ausnahmen, nämlich die Beeinträchtigung des Ansehens des Inculpirten und die wahrscheinliche Befangenheit des Gerichtes, welche auf dem flachen Lande durch die Einleitung der Untersuchung gegen die in einer Gemeinde wohnenden Geistlichen, Adeligen, Beamten ꝛc. durch die politische Obrigkeit daselbst herbeigeführt würde, durch die Berufung der Polizeibehörde zur Untersuchung ohnehin behoben ist.

Was endlich die in dem §. 287 II. Theils des Strafgesetzbuches angeführten Fälle anbelangt, nämlich die Delegation von Seite der Oberbehörde bei besonderen Umständen, so glaube ich wieder, daß hierin durch das Eisenbahngesetz keine Änderung hat eintreten wollen, indem es sehr häufig im öffentlichen Interesse liegen wird, daß bei Complicitäten, bei Untersuchung mehrerer Übertreter, welche verschiedenen Behörden unterstehen würden, eine bestimmte Behörde delegirt werde, nur müßte dieß nach dem Geiste des Eisenbahngesetzes immer eine Polizei-Direction seyn.

Der Schlußsatz des Paragraphes räumt den Polizei-Directionen das Recht ein, sowohl die Erhebung des Thatbestandes als die Untersuchung zu delegiren, und zwar entweder an die zur Überwachung des Betriebes bestimmten, im Namen der Staatsverwaltung*) fungirenden Beamten, oder an die politischen Behörden.

In Bezug auf die erst erwähnten Organe muß ich bemerken, daß die Untersuchung wohl nur dann an einen derlei Beamten übertragen werden könnte, wenn in Beziehung auf die Besetzung des Gerichtes die in den §§. 290 und 291 II. Theils des Strafgesetzbuches vorgeschriebenen Eigenschaften vorhanden sind**). Die Folgen einer solchen Untersuchung sind für den Beschädigten und den Übertreter gleich wichtig, und gewiß lag es nicht in der Absicht der Gesetzgebung, bei der ersten Erhebung, bei der Protocollirung von Geständnissen, Zeugenaussagen ꝛc., die sodann zur Überweisung führenden Übertreter des Eisenbahngesetzes einem Untersuchungsgerichte Preis zu geben, welchem Eigenschaften mangeln, welche bei weit geringeren Vergehen dem Untersuchungsrichter inne wohnen müssen.

In Bezug auf das Recht, zur Untersuchung politische Behörden delegiren zu können, habe ich nur zu bemerken, daß hierdurch von Seite der Gesetzgebung den Polizeibehörden gegenüber der politischen (Orts-) Obrigkeiten, denen sie wenigstens bis nun in so ferne gleich standen, als die Correspondenz nur mit Noten geschah, eine Art Anordnungsrecht eingeräumt wird, indem in allen übrigen Administrationszweigen wenigstens das Delegationsrecht nur der Oberbehörde zugestanden wird, ohne einem solchen Anordnungsrechte aber

---

*) Siehe die Erklärung des §. 26.

**) Die citirten Paragraphe lauten:

§. 290. Die Behörde, welche die Gerichtsbarkeit bei schweren Polizeiübertretungen ausübt, hat aus einem Richter und einem Actuar zu bestehen.

§. 291. Das Amt eines Richters kann Niemand führen, der nicht vierundzwanzig Jahre zurückgeleget und nach einer ordnungsmäßigen Prüfung aus dem Strafgesetze das Zeugniß der Fähigkeit zu dem Richteramte erhalten hat. Der Richter sowohl als der Actuar sind zu ihrem Amte zu beeidigen.

den Polizeibehörden die Mittel gebrechen werden, saumselige delegirte Obrigkeiten zu regieren, mangelhafte Untersuchungen ergänzen zu lassen. Ein zweckmäßiger Ausweg würde dadurch zu finden seyn, wenn solche Delegationen oder Ergänzungen der Erhebung im Wege jenes Kreisamtes bewirkt würden, welchem die delegirte politische Behörde untersteht.

§. 48.

Die Gerichtsbarkeit über Polizeivergehen wird der Polizei-Direction, insofern die dieser Vergehen beschuldigten Angestellten der Unternehmung im Ortsbereiche derselben ihren Wohn- oder Standort haben, oder, insofern andere Personen im Ortsbereiche der Polizei-Direction die Übertretung verübten, außer diesem Bereiche aber der betreffenden Ortsobrigkeit (im lombardisch-venezianischen Königreiche der betreffenden politischen Autorität), in deren Bezirke die Angestellten der Unternehmung ihren Wohn- oder Standort haben, oder andere Personen die Übertretung verübten, zugewiesen.

Bei der Competenz über Polizeivergehen, welche gegen die Vorschriften dieses Eisenbahngesetzes verübt werden, ist wieder zu unterscheiden, ob der Beschuldigte ein Angestellter der Unternehmung ist oder nicht.

Im ersten Falle gebührt der Polizei-Direction dann die Amtshandlung, wenn der Übertreter in dem Umfange, auf welchen sich die Amtsthätigkeit der Polizei-Direction erstreckt, seinen Wohn- oder Standort hat; ist dieß nicht der Fall, so ist jene Ortsobrigkeit competent, in deren Bezirk der Wohn- oder Standort des beschuldigten Angestellten sich befindet.

Ist der Beschuldigte eine im Dienste der Unternehmung nicht angestellte Person, so entscheidet über die Competenz die Art der Übertretung.

Ist diese in dem Umfange des einer Polizei-Direction zugewiesenen Gebietes vorgefallen, so gebührt dieser, im entgegengesetzten Falle

aber jener Ortsobrigkeit die Amtshandlung, in deren Gebiet die Übertretung vorfiel.

§. 49.

In Übertretungsfällen einzelner Mitglieder der Unternehmung oder einzelner Directoren derselben hat jederzeit die Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz, wo die Direction der Unternehmung ihren Sitz hat, die Gerichtsbarkeit auszuüben.

Von den Angestellten der Unternehmung werden die Mitglieder der Unternehmung und der Direction in Beziehung auf die Competenz in Streitfällen unterschieden. Als Mitglieder der Unternehmung dürften jene Personen zu verstehen seyn, welche ohne eben unmittelbare Directoren zu seyn, doch in einer anderen Eigenschaft, z. B. als Ausschüsse, an der Leitung des Betriebes Theil nehmen.

Diese Ansicht bestätiget wenigstens die Stylisirung des §. 45 des Eisenbahngesetzes, der die den Körper der Unternehmung bildenden einzelnen Glieder, welche außer der Strafe gegen die Unternehmung selbst noch zur Verantwortung gezogen werden können, — als einzelne Mitglieder, Directoren, oder andere zur Besorgung der Geschäfte angestellte Personen eintheilt. Ich glaube daher, daß nach §. 49 unter Mitgliedern nur jene Theilnehmer zu verstehen seyen, welche in irgend einer Beziehung an der Leitung des Betriebes in Folge der gesellschaftlichen Wahl, oder zu Folge der Berufung durch die Direction — Antheil nehmen, und daher als Angestellte anzusehen sind.

Das Verfahren gegen diese ist, wenn ihnen eine auf den Eisenbahnbetrieb Bezug habende in diesem Gesetze als schwere Polizeiübertretung oder als Polizeivergehen erklärte Handlung oder Unterlassung zur Last fällt, sie mögen wo immer ihren Wohnort haben, jener Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz zugewiesen, wo die Direction der Unternehmung ihren Sitz hat. Daß in den Fällen der §§. 48 und 49 auch Delegationen, jedoch nur durch die Oberbehörde Statt finden können, dürfte keinem Zweifel unterliegen.

§. 50.

Auf die schweren Polizeiübertretungen gegen die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften haben die im **II.** Theile des allgemeinen Strafgesetzes festgesetzten Bestimmungen über die Erlöschung der Untersuchung und Strafe, so wie das im **II.** Theile des allgemeinen Strafgesetzes vorgeschriebene Verfahren, insoweit nicht dasselbe durch das gegenwärtige Gesetz eine Änderung erleidet, Anwendung zu finden.

Die Änderungen, welche in dem vorliegenden Gesetze in Bezug auf das Verfahren, gegenüber dem allgemeinen Strafgesetze angeordnet sind, sind wenige. Sie erstrecken sich nämlich nur auf die Ausnahmen von der gewöhnlichen Competenz für die Untersuchung und Urtheilsschöpfung, auf das Recht der Anhaltung der in der Übertretung Betretenen, endlich auf die im nachfolgenden §. 51 ausgesprochene Glaubwürdigkeit der Aussagen der Angestellten der Unternehmung; im Übrigen stehen die Bestimmungen des **II.** Theils des Strafgesetzes im Verfahren aufrecht.

Dieß wird daher auch in Ansehung der Urtheile, welche vor ihrer Bekanntmachung einer höheren Bestätigung zu unterziehen sind, in Ansehung des Recurs- und Gnadenweges und in Ansehung der Fristen hierzu angenommen werden müssen.

Wird der Geist des allgemeinen Strafgesetzes über schwere Polizeiübertretungen im Auge gehalten, so ergibt sich, daß die Vorlage der Urtheile vor ihrer Kundmachung an die höhere Behörde, die Gestattung einer längeren Recursfrist, die Vorlage der Recurse an die höchste Hofstelle dort angeordnet erscheint, wo höhere Strafen, Verlust von Rechten, wichtige Folgen ꝛc. gegen die Übertreter verhängt werden sollen.

Nun enthält aber das gegenwärtige Eisenbahn-Polizeigesetz höhere Strafen als die höchsten bis nun in dem allgemeinen Strafgesetze ausgesprochenen; es ist daher der Zweifel angeregt worden, ob denn auch bei Verhängung dieser höheren Strafen die in dem allgemeinen Strafgesetze enthaltenen Bestimmungen über Recurs ꝛc.

aufrecht bleiben? So verordnet der §. 402 II. Theils des Strafgesetzbuches, daß Urtheile, durch welche auf strengen Arrest von drei Monaten, auf eine Geldstrafe auf dem Lande von zehn Gulden, in den Hauptstädten von fünfzig Gulden erkannt wird, vor ihrer Bekanntmachung der Landesstelle vorzulegen seyen. Das Eisenbahngesetz verhängt aber in bestimmten Fällen strengen Arrest von sechs Monaten bis zu drei Jahren (§§. 34 und 35) Geldstrafen bis zu 2000 fl. (§. 45).

Genügt nun bei solchen Urtheilen die Bestätigung der Landesstelle, oder soll dasselbe nicht nach der Analogie des §. 407 II. Thls. des Strafgesetzbuches, welcher bei geheimen Gesellschaften, Consensübertretungen, Verleitung der Unterthanen zur Ansiedlung in fremden Ländern, dann bei Urtheilen auf Abschaffung aus sämmtlichen Erbländern die Vorlage der Urtheile an die oberste politische Behörde anordnet, ebenfalls dieser Hofstelle vorgelegt werden? Nach dem Wortlaute des §. 50 muß diese Frage mit Nein beantwortet und consequent auch behauptet werden, daß auch in Bezug auf die Verjährungsfrist auch dann, wenn die Strafe eine höhere ist als bisher nach dem II. Theile des Strafgesetzbuches verhängt werden konnte, sich strenge an die Bestimmungen des §. 275 II. Theils des Strafgesetzbuches zu halten sey.

§. 51.

Die Aussage eines Angestellten der Unternehmung hat volle Glaubwürdigkeit, und macht einen vollen Beweis, insofern es sich bloß um den Beweis über den Thatbestand handelt, das Zeugniß einen Gegenstand betrifft, in Bezug auf welchen die Aufsicht zur besonderen Dienstpflicht des aussagenden Angestellten gehört, die Glaubwürdigkeit der Aussage nicht durch irgend einen Umstand entkräftet, das Zeugniß durch die Eidesablegung des aussagenden Angestellten bestätigt wird, und der Beweis der That auf eine andere Art nicht möglich wäre.

Die Bestimmung dieses Paragraphes ist eine Ergänzung und theilweise Abänderung des §. 364 des II. Theils des Strafgesetz-

buches. Nach dem Inhalte desselben hat das Zeugniß eines beeidigten Beamten in Ansehung eines Gegenstandes, worüber derselbe zur Aufsicht bestellet ist, in so ferne dasselbe nicht durch einen Umstand zweifelhaft gemacht wird, volle Glaubwürdigkeit zur Überweisung, wenn er unter Amtseid bestätiget, daß er den Untersuchten auf der That betreten, und sogleich ermahnt oder verhaftet habe. Nach dieser Gesetzesbestimmung ist daher zur Herstellung des Beweises der Schuld durch einen einzigen Zeugen erforderlich:

1) daß der Zeuge ein Beamter sey,

2) daß er zur Ausübung seines Amtes beeidiget ist,

3) daß der Gegenstand, über welchen er aussagt, ein solcher sey, über welchen er zur Aufsicht bestellt ist,

4) daß er bei der Abhörung unter Amtseid bestätiget, daß er den Beschuldigten auf der Bahn betreten und sogleich ermahnt oder verhaftet habe,

5) daß seine Aussage nicht durch irgend einen Umstand zweifelhaft gemacht wird, endlich

6) daß die Zeugenaussage die nach dem §. 366 des **II.** Theils des Strafgesetzbuches zur Glaubwürdigkeit eines jeden Zeugen erforderlichen Eigenschaften habe*).

Werden diese allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen mit dem §. 51 des Eisenbahngesetzes verglichen, so ergibt sich, daß bei letzteren zur vollen Glaubwürdigkeit der Aussage eines Angestellten der Unternehmung jedoch nur zur Herstellung des vollen Beweises über den Thatbestand

a. nicht nöthig ist, daß derselbe ein Beamter sey; es genügt, daß er ein Angestellter der Unternehmung sey;

b. daß derselbe nicht beeidet seyn müsse; dagegen ist erforderlich:

---

*) Der §. **366** lautet:

Zur Glaubwürdigkeit eines jeden Zeugen wird erfordert: **a)** daß derselbe das achtzehnte Jahr zurückgeleget; **b)** keines Verbrechens für schuldig erkannt, oder darüber in Untersuchung gezogen, und nur aus Abgang der Beweise entlassen worden; c) mit dem Beschuldigten nicht in Feindschaft lebe; d) aus der Verurtheilung keinen Vortheil, noch aus der Lossprechung Schaden zu erwarten habe.

1) daß das Zeugniß einen Gegenstand betrifft, in Bezug auf welchen dem aussagenden Angestellten die Aufsicht zur besondere Dienstpflicht gemacht wurde,

2) daß sie nicht durch irgend einen Umstand entkräftet werde,

3) daß er die Aussage eidlich bestätige, und

4) daß der Beweis der That auf eine andere Weise nicht möglich war.

Die Gründe dieser abweichenden Bestimmungen, welche übrigens durch die Worte: in so ferne es sich bloß um den Beweis über den Thatbestand handelt, zu der Überzeugung führen, daß durch diese Aussage allein die Schuld des Inculpirten nicht als erwiesen angesehen werden kann, dürften in den besonderen Verhältnissen des Eisenbahnwesens liegen. Aber auch die Aussage eines solchen Zeugen müßte nach meiner Ansicht mit allen Erforderniſſen des §. 366 II. Theils des Strafgesetzbuches versehen seyn, um selbst nur den Beweis über den Thatbestand herzustellen.

§. 52.

Das Verfahren über Polizeivergehen hat nach den hierüber bestehenden Vorschriften stattzufinden.

Die hier bezogenen besonderen Vorschriften, so weit sie mir bekannt sind, sind in Beziehung auf die Bedingungen der Verjährung das Hofkanzleidecret vom 17. Februar 1841, Z. 4104 (A. P. G. S.) *), in Beziehung auf die Verjährungszeit das Hofkanzleidecret vom 19. März 1833, Z. 6474 (A. P. G.

---

*) Es lautet:

In Folge allerhöchster Entschließung vom 30. Jänner d. J. wurde mit hohem Hofkanzlei-Decrete vom 17. v. M. erklärt, daß bei den politischen und polizeilichen Übertretungen oder Vergehen, für welche durch das Regierungs-Circulare vom 29. März 1833 eine Verjährungsfrist von drei Monaten bestimmt worden ist, die Erfüllung von keiner der im II. Theile des Strafgesetzbuches bestimmten Bedingungen erforderlich sei.

S.) *), in Beziehung auf die Competenz bei politischen Vergehen der §. 1339 des allgem. bürgerlichen Gesetzbuches, über den Begriff der politischen Obrigkeit das Hofkanzleidecret vom 14. März 1812, Z. 3511 (A. P. G. S.) **), in Bezug auf die Recursfristen das Hofkanzlei-

---

*) Sein wörtlicher Inhalt ist:

Über den Antrag, zur Verjährung der Strafe bei einfachen Polizei-Vergehen die Zeit von drei Monaten zu bestimmen, haben Seine k. k. Majestät, laut hohen Hofkanzlei-Decretes vom 19. März 1833, Z. 6474, folgende allerhöchste Entschließung vom 16. März 1833, herabgelangen zu lassen geruhet:

Da es in der Natur der Sache liegt, daß für politische und polizeiliche Vergehen keine längere Verjährungszeit, jedoch nur in Ansehung der Untersuchung und der Strafe, in Anwendung komme, als die kürzeste, welche für schwere Polizei-Übertretungen gesetzlich bestimmt, und auf drei Monate festgesetzt ist, so ist dieses festzusetzen und allgemein kund zu machen."

**) Das Hofkanzleidecret vom 14. März 1812 lautet:

Der 1339. §. des neuen bürgerl. Gesetzbuches bestimmt, daß die körperlichen Verletzungen, die widerrechtlichen Kränkungen der Freiheit, und die Ehrenbeleidigungen, wenn sie nicht in die Classe der Verbrechen oder schweren Polizei-Übertretungen gehören, als Vergehungen von der politischen Obrigkeit untersucht und bestraft werden sollen.

Es ist nun die Frage entstanden, welche Behörde eigentlich unter politischer Obrigkeit besonders in Fällen, wo adelige Personen eintreten, verstanden werde? Hierüber findet man der Landesstelle Folgendes zu erinnern: Vor allen ist zwischen den Städten, wo sich Polizei-Directionen befinden, und dem flachen Lande, dann jenen Städten, wo keine Polizei-Directionen sind, zu unterscheiden.

In den Städten, wo Polizei-Directionen ihren Sitz haben, wird die Untersuchung und Bestrafung jener körperlichen Verletzungen, widerrechtlichen Kränkungen der Freiheit, oder Ehrenbeleidigungen, welche der 1339. §. des bürgerlichen Gesetzbuches der Amtshandlung der politischen Obrigkeit vorbehält, den Polizei-Directionen und zwar ohne Rücksicht, ob der Beklagte ein Adeliger oder nicht adelig sei, nach der Analogie der höchsten Entschließung vom 30. Sept. 1806, Z. 17,694, zugewiesen.

Am flachen Lande und in jenen Städten, wo keine Polizei-Directionen sich befinden, ist wieder zwischen den Fällen zu unterscheiden, ob der Beklagte adelig oder nicht adelig ist. Wenn das Vergehen einem Unadeligen zur Last geht, so hat die Ortsobrigkeit, nämlich entweder das Dominium oder der Magistrat einzutreten; wenn es aber Adelige betrifft, so wird

decret vom 22. März 1827, Z. 7304 (A. P. G. S.) *), in Bezug auf das Strafnachsichtsrecht die n. ö. Regierungsverordnung vom 18. Mai 1825, Z. 24,683 (P. G. S. für Niederösterreich) **).

---

das nächste Kreisamt in der Betrachtung berufen, daß die Kreisämter auch bei schweren Polizei-Übertretungen in einem solchen Falle einzutreten haben.

Es versteht sich übrigens von selbst, daß die Polizei-Directionen in den Hauptstädten nur im Namen der Landesstelle das ihnen hier zugedachte politische Richteramt ausüben können, und daß von ihren Aussprüchen die Berufungen an die Landesstelle statt zu finden haben. Wornach sich die Landesstelle zu achten, und die weitern Verfügungen einzuleiten hat.

*) Es lautet:

Aus Anlaß einer besonderen Anfrage über die Recursfristen für politische und polizeiliche Vergehen und über die Wirkungen eines angemeldeten aber nicht eingebrachten Recurses, hat die hohe Hofkanzlei mit Decret vom 22. v., empf. 4. d. M. erinnert, daß, da auf Veranlassung der a. h. angeordneten Revision des zweiten Theiles des Strafgesetzbuches eine Verhandlung wegen genauer Abgränzung der schweren Polizei-Übertretungen und der minderen politischen und polizeilichen Vergehen im Zuge sich befindet, es zwar dermal nicht an der Zeit sei, in eine nähere definitive Erörterung der eingangserwähnten Anträge einzugehen, und daß nur in Ansehung der Recursfristen für Straferkenntnisse gegen mindere politische und Polizei-Vergehen im Allgemeinen das Entsprechende zu verfügen sei, damit hierwegen vor der Hand nach der Analogie der Bestimmungen des zweiten Theiles des Strafgesetzes sich benommen werde.

Das k. k. Kreisamt hat daher in Ansehung der Recursfristen für Straferkenntnisse gegen mindere politische und Polizei-Vergehen sämmtlichen Ortsobrigkeiten zu ihrer Richtschnur bekannt zu machen, daß bei allen minderen politischen und Polizei-Vergehen, wo nicht schon durch besondere Gesetze und Verordnungen bestimmte Recursfristen festgesetzt sind, die Recursfristen nach der Analogie des zweiten Theiles des Strafgesetzes §§. 416 und 419 bis zur definitiven Erörterung dieses Gegenstandes, dergestalt zu beobachten sind, daß jeder Recurs gegen ein solches Straferkenntniß längstens binnen 24 Stunden, nach Ankündigung des Erkenntnisses angemeldet, und binnen 3 Tagen eingebracht werden muß, widrigenfalls nach Verlauf dieser Frist ein Recurs nicht weiter mehr Statt finden darf *).

*) Die Verordnung des böhmischen Guberniums enthält den Beisatz: »Welches zur allgemeinen Richtschnur mit dem Beisatze bekannt gemacht wird, daß in jedem über ein Polizei-Vergehen gefällten Urtheile immer auch die Recursfrist angedeutet werden müsse.«

**) Ihr wörtlicher Inhalt ist folgender:

Vorstehendes Gesetz wird in Folge des hohen Hofkanzleidecretes vom 7. März d. J., Z. 5805, mit dem Beisatze kundgemacht, daß die Instructionen für das Bahnbetriebsper-

---

Über die Anfrage der Senatsabtheilung in schweren Polizei-Übertretungen, ob derselben als Polizei-Strafgericht das Begnadigungs-Recht in Fällen zustehet, wo gegen eine bloß in Polizei-Hinsicht verhängte Strafe ein Gnadengesuch mündlich oder schriftlich angebracht wird, erklärt die Regierung, daß nach dem Systeme der Straf-Gesetzgebung überhaupt, mag es sich nun um welch' immer für eine strafbare Handlung, die entweder als Verbrechen oder schwere Polizei-Übertretung, oder als ein einfaches Polizei-Vergehen anzusehen ist, handeln, die Behörde, die in erster Instanz die Strafe verhängt, nicht auch die Recursbehörde seyn könne.

Dieses in dem allgemeinen Systeme liegende Verhältniß wird noch insbesondere durch die bestehenden Vorschriften sowohl als durch das hiernach von anderen Behörden in dieser Beziehung bisher beobachtete Verfahren bestimmt.

Schon durch das Hof-Decret vom 30. September 1806 ist verordnet, daß geringere Vergehen, die sich nicht zu schweren Polizei-Übertretungen eignen, nach der Analogie des II. Theils des St. G. B. folglich auch in Absicht auf die dabei vorkommenden Gnadengesuche nach den für diese bestehenden Bestimmungen zu behandeln kommen. Noch bestimmter ist diese Absicht aber durch das Regierungs-Decret vom 11. Junius 1812 ausgesprochen, wodurch die Art und Weise vorgezeichnet wurde, wie die Polizei-Behörde bei politischen Vergehen, die sich nicht zur Behandlung als schwere Polizei-Übertretungen geeignet darstellen, vorzugehen hat, und wobei ausdrücklich ausgesprochen wurde, daß die Partei gegen das ihr bekannt gemachte Straferkenntniß den Recurs an die Landesstelle zu überreichen habe. Was nun in Absicht auf den Recurs angeordnet ist, hat aus demselben Grunde auch für Gnadengesuche zu gelten.

Wirklich wird aber dieß Verfahren auch nach den hierüber veranstalteten Erhebungen von der k. k. Polizei-Oberdirection sowohl, als von dem Stiftgerichte Schotten, die eben so wie der Magistrat in dem Falle sind, Straferkenntnisse gegen mindere zur Verhandlung als schwere Polizei-, Übertretungen nicht geeignete Vergehen zu schöpfen, durchaus beobachtet und jedes gegen ein solches Straferkenntniß im Wege der Gnade einlangende Milderungs- oder Nachsichts-Gesuch wird an die Landesstelle zur dießfälligen Entscheidung geleitet.

Diesemnach ist der Magistrat als Polizei-Gericht nicht berechtiget, das Begnadigungsrecht gegen die von ihm über mindere Polizei-Vergehen verhängten Straferkenntnisse zu üben.

sonale, welche nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zur Einsicht des Publicums in den Bahnhöfen aufzulegen sind, so wie die Bestimmungen wegen Aufstellung eines eigenen Aufsichtspersonales nachfolgen werden, und eben so die Vorschrift wegen Abänderung (Ergänzung) des **II.** Theils des Strafgesetzbuches, welche sich durch die Anordnungen des gegenwärtigen Gesetzes als nothwendig darstellt, ehestens allgemein bekannt gemacht werden wird.

Aus dem Eingange des Gesetzes, so wie aus dem bei Erlassung eines jeden neuen Gesetzes ausgesprochenen Grundsatze, daß Gesetze nicht zurückwirken können, muß geschlossen werden, daß dieses Gesetz auf Übertretungen, welche vor der Publication desselben begangen wurden, keine Anwendung finde *).

*) In Bezug auf den I. Theil des Strafgesetzbuches ist das bei §. 32 abgedruckte neue Gesetz erschienen.

Register.

A.

Seite

Abänderung und Ergänzung, die Vorschriften über die, des II. Theils des Strafgesetzbuches mit Rücksicht auf den Eisenbahnbetrieb werden nachfolgen 128
Abfahrtsstunden, die, müssen genau zugehalten werden §. 6 29
Abfassung der Befundscheine bei schweren Verwundungen, Vorschriften über die, Anmerkung 94
Abkoppeln der Locomotive während der Fahrt ist verboten 1) 34
Abzeichen bestimmte in der Kleidung haben die Angestellten der Bahn bei ihren Dienstverrichtungen zu gebrauchen §. 10 37
Actuar in schweren Polizeiübertretungen, Eigenschaften desselben §. 291 II. Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung 118
Aenderungen in den Fahrbedingungen sind 14 Tage früher zur öffentlichen Kenntniß zu bringen §. 6 29
Amt — Verletzung der Pflichten eines öffentlichen, nach §. 86 II. Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung . . . 30
Amtspackete, Bestimmung über deren Beförderung mit Privat-Eisenbahnen §. 14 42
Angestellte der Eisenbahnen, deren Verpflichtungen §§. 1—15 6
—— zur Bewachung der Bahn oder zum Verkehr mit dem Publicum haben den Dienst jederzeit in der Dienstkleidung oder mit einem bestimmten Abzeichen versehen, zu verrichten §. 10 37
Angestellte der Unternehmung, Verantwortlichkeit der, §. 23 64
—— der Unternehmung, Entschädigungspflichten der . . 72
—— die, der Eisenbahnen sind zunächst berufen, den ordentlichen Betrieb 2c. zu überwachen §. 24 76
Angestellte, deren Ueberwachung durch Mitangestellte §. 25 76
—— der Eisenbahn, Pflicht derselben, die Uebertreter der Eisenbahnvorschriften anzuhalten §. 25 76

Seite

Angestellte des Eisenbahnbetriebes, Bestrafung der ihnen zur Last fallenden Uebertretungen, §§. 34—39 89
—— des Eisenbahnbetriebes ꝛc., die ihnen zur Last fallenden Uebertretungen der Vorschriften der §§. 15, 19, 20, 21 und 22 sind nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen §. 41 106
—— der Eisenbahn. Wörtliche oder thätliche Beleidigungen derselben während der Ausübung ihres Dienstes von Seite des Publicums sind nach §§. 72 und 73 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen §. 42 108
—— der Unternehmung, wann deren Aussage einen vollen Beweis macht §. 51 122
Anhaltung der Uebertreter dieses Gesetzes durch die Aufsichts-Individuen §. 25 76
Anrainer der Bahn. In wie ferne dieselben bei Terrains-Veränderungen, Bauführungen und Benützung ihres Eigenthums ꝛc. beschränkt sind §. 21 54
—— der Bahn. Beschränkung der Benützungsart bei Waldungen und Gründen §. 22 62
Anstand, Personen, welche durch Verletzung des, Aergerniß geben, können von der Aufnahme und Weiterreise ausgeschlossen werden §. 13 40
Anstellung, die, unfähiger oder von der Staatsverwaltung ausgeschlossener Individuen ist nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen §. 37 c) 101
Armenfond, in welchen die im §. 46 verhängte Geldstrafe einzufließen hat 114
Arreststrafen, Verschärfung der, im Eisenbahn-Polizeigesetze ausgesprochenen §. 36 99
—— Art der Verschärfung 100
Arretirungen; Verpflichtung der Gemeindevorstände in Tirol zur Assistenzleistung bei 78
Arten, besondere, der Verantwortlichkeit §. 23 66
Assistenzleistung, Verpflichtungen der Gemeindevorstände zur, — bei Arretirungen 78
Aufnahme, welche Reisende von der, ausgeschlossen werden können, und Ausnahmen hiervon §. 13 40
Aufnahmsplätzen, in den, sind die Fahrordnungen und Fahrpreistariffe anzuheften §. 6 29
Aufnahmsplatze, in jedem, haben die Instructionen des Betriebspersonales und ein Beschwerdebuch für's Publicum bereit zu liegen §. 17 46
Aufsicht, siehe auch **Oberaufsicht.**
—— von der, bei Eisenbahnen §§. 24—30 76

Seite

Aufsicht. Wer zunächst hierzu berufen ist §. 24 76
—— der Angestellten über ihre Mitangestellten und andere Uebertreter §. 25 76
—— zur, über den Betrieb in allen seinen Theilen werden eigene Beamte aufgestellt §. 26 79
—— zur, über den Betrieb in allen seinen Theilen sind alle politischen Behörden berufen §. 27 80
Aufsichts-Individuen, die, haben die Pflicht, die Uebertreter dieses Gesetzes anzuhalten §. 25 76
Aufsichts-Personale, das, hat mit der Polizei-Direction wegen Beobachtung der Vorschriften des §. 26 in beständigem Verkehr zu bleiben §. 29 82
——-Personale, die Bestimmungen über die Aufstellung eines, beim Eisenbahnbetriebe, werden nachfolgen 128
Aufstellung von Warnungstafeln gegen das Betreten der Bahnen 2c. Anmerkung . . . . 47 u. 49
—— und Erhaltung der Einfriedungen 2c.; deren Vernachläßigung ist nach §. 183 **II.** Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen §. 37 b) 101
Auskünfte von Seite des Betriebspersonales müssen den Beamten, welche die Betriebsvorschriften zu überwachen haben, jederzeit ertheilt werden §. 11 38
Ausnahmen von der allgemeinen Gerichtsbarkeit bei schweren Polizeiübertretungen, in wie ferne sie bei diesem Eisenbahngesetze Anwendung finden 116
Aussage, die, eines Angestellten der Unternehmung, wann sie volle Glaubwürdigkeit hat und einen vollen Beweis macht §. 51 122
Ausschließung einzelner Individuen vom Eisenbahndienste, Bestimmung über die, §. 12 39
—— vom Betriebsdienste, von wem und wann sie zu verhängen ist §. 43 109
—— Wirkung derselben §. 44 111
Aussprühen der Kohlentheile aus den Locomotiven, Vorschriften zur Verhinderung der hierdurch für die Bahn-Anrainer entstehenden Feuersgefahr 60

B.

Bahn, die, muß stets im fahrbaren Zustande erhalten werden, und sind dießfalls alle Hindernisse schleunigst zu beseitigen §. 5 20
——, Uebergang über die, wo und wann derselbe gestattet ist, §. 18 46

Seite

Bahn, das Betreten der, und der dazu gehörigen Räume ꝛc. ist verboten §. 18 46

——, das Betreten der, ist insbesondere auch den herrschaftlichen Jägern untersagt. Anmerkung 49

—— Jede Beschädigung, Verrückung oder Veränderung an der Bahn und ihrem Zugehör, so wie das Werfen und Legen von was immer für Gegenständen auf dieselbe ist verboten §. 20 53

—— Terrains-Veränderungen und Bauführungen in deren Umgebung. Vorschriften über die, §. 21 54

—— deren Eröffnung vor erhaltener Bewilligung oder Erfüllung der gesetzten Bedingungen ist nach §. 183 **II.** Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen §. 37. a) 101

—— deren Befahrung im schadhaften Zustande ist nach §. 183 **II.** Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 37 d) 101

—— bei deren Verfall ist der Betrieb einzustellen §. 46 . . 114

Bahnbetriebspersonale, dessen Instructionen haben in jedem Bahnhofe und an jedem Aufnahmsplatze zur Einsicht bereit zu liegen §. 17 46

—— deren Instructionen werden nachfolgen 127

Bahnhöfen, in den, sind die Fahrordnungen und Fahrpreistariffe anzuheften §. 6 29

Bahnhöfen, in den, haben die Instructionen des Betriebspersonales und ein Beschwerdebuch für's Publicum zur Einsicht bereit zu liegen §. 17 46

Bauführungen in der Umgebung der Bahn. Vorschrift über die, §. 21 54

—— insbesondere in der Nähe von Privatbahnen. Vorschriften bei. Anmerkung 56

—— insbesondere in der Nähe von Staatsbahnen. Vorschriften bei. Anmerkung 57

Baumpflanzungen in der Nähe der Bahnen. Vorsichten bei, §.21 55

Beamte, öffentliche. Verletzung der Pflichten bei Ausübung ihres Amtes §. 86 **II.** Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung 77

Beamten, Aufstellung eigener Beamten zur Aufsicht über den Betrieb der Eisenbahnen in allen seinen Theilen §. 26 . 79

——Den Aufsichtsbeamten ist von den politischen Behörden Beistand zu leisten §. 27 80

Beamten, den, welche die Betriebsvorschriften zu überwachen haben, sind die verlangten Auskünfte von Seite des Betriebspersonales jederzeit zu ertheilen §. 11 38

Seite

Beamten, Zeugenaussage der. Wirkung derselben nach §. 364 II. Theils des Strafgesetzbuches 122
Beförderungszeit, siehe **Fahrschnelligkeit.**
Befundscheine, ärztliche; Vorschriften über deren Abfassung bei Verwundungen ꝛc. Anmerkungen 94
Begnadigungsrecht, ein, bei Polizeivergehen steht nur der Landesstelle zu. 2. Anmerkung 126
Begünstigung der Klein'schen Funkenapparate 60
Behörde, bei welcher um die Bewilligung zur Eröffnung einer Privat-Eisenbahn mit Dampfkraft anzusuchen ist §. 1 . 6
—— die, welche in schweren Polizeiübertretungen die Gerichtsbarkeit ausübt, muß aus einem Richter und Actuar bestehen, §. 290 II. Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung 118
Behörden, alle, politischen sind zur Aufsicht des Eisenbahnbetriebes in allen seinen Theilen berufen §. 27 . . . 80
Beleidigungen, thätliche, des Publicums von Seite des Aufsichts- und Betriebspersonales in ihren Dienstesverrichtungen sind nach den §§. 86 und 87 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen §. 38 103
—— wörtliche oder thätliche, des Aufsichts- und Betriebspersonales in Ausübung ihres Dienstes von Seite des Publicums sind nach den §§. 72 und 73 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 42 108
Bergabhänge, Vorschriften zur Verhütung von Unglücksfällen auf Eisenbahnen an, §. 22 62
—— insbesondere bei Staats-Eisenbahnen. Anmerkung . 63
Berlin-Potsdamer Funkenapparate. Gestattung der Holzheizung bei deren Benützung 16
Beschädigung, boshafe, an Eisenbahnen, Bestrafung des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch. Anmerkung 86
—— jede an der Bahn und ihrem Zugehöre ist verboten, §. 20 53
—— die Haftung für erlittene, ist nach dem allgem. bürgerl. Gesetzbuche und dem II. Theile des Strafgesetzbuches zu beurtheilen, §. 23 66
Beschränkung der Benützungsart von Waldungen und Gründen nächst den Bahnen §. 22 62
Beschwerdebuch, ein, zum Gebrauche der Reisenden, hat in jedem Bahnhofe und an jedem Aufnahmsplatze bereitzu liegen, §. 17 46
Besteigen, das, der Wägen während der Fahrt ist verboten. 1. Anmerkung 45

Seite

Betreten, das, der Bahnen und der dazu gehörigen Räume ꝛc. ist verboten, und Ausnahmen hiervon, §. 18 . . . 46
—— Aufstellung von Warnungstafeln gegen das Betrelen der Bahnen ꝛc. Anmerkung . . . . 47 u. 49
—— das, der Eisenbahnen ist auch den herrschaftlichen Jägern verboten. Anmerkung 49
—— das, der Eisenbahntracen in Niederösterreich ist den Individuen der Finanzwache unbedingt gestattet. Anmerkung 51

Betriebs-Commissäre, Aufstellung von, für die Nordbahn und Gloggnitzer Bahn 79

Betriebsmittel, die, müssen stets im guten und volle Sicherheit verbürgenden Zustande erhalten werden §. 5 . 22

Betriebsmittel, bei deren Gefahr drohendem Zustande ist der Betrieb einzustellen, §. 46 114

Betriebsmitteln, die Anwendung von Gefahr drohenden, ist nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 37 d) 101

Betriebspersonale, das, muß jederzeit vollzählig und entsprechend bestellt seyn, §. 5 25
—— das, soll mit Dienstvorschriften betheilt werden §. 8 . 36
—— Pflichten des, § 9 37
—— Beschränkung in der Ernennung, und Verpflichtung zur Entlassung einzelner ausgeschlossener Individuen desselben, §. 12 39

Betriebsunternehmung und deren Angestellte, Verantwortlichkeit der, §. 23 54
—— Entschädigungspflicht, der 72

Beweis, worüber und wann die Aussage eines Angestellten der Unternehmung einen vollen Beweis ausmacht, §. 51 122

Beweisführung in schweren Polizeiübertretungen durch das Zeugniß eines Beamten nach §. 364 II. Theils des Strafgesetzbuches 123

Bewilligung zur Eröffnung einer Privat-Eisenbahn mit Dampfkraft, wer sie zu ertheilen hat, §. 1 6
—— Recursrecht gegen deren Verweigerung 18

Böhmen, Verordnung für, zur Verhinderung der Feuersgefahr in der Nähe der Eisenbahnen. Anmerkung . . . 58

Briefe, Bestimmung über deren Versendung mit Privat-Eisenbahnen, §. 14 42

C.

Seite

Commissäre, Betriebs=, Aufstellung eigener, für die Nordbahn und Gloggnitzer Bahn 79

Commissäre l. f., deren Instructionen haben auch die besonderen Bestimmungen zur Ueberwachung des ordentlichen Betriebes der Bahnen zu enthalten, §. 30 83

—— l. f., deren gesetzliche Bestimmung bei Eisenbahnen, lit. a) 84

—— l. f., deren gesetzliche Bestimmung bei Privat=Vereinen, lit. b) 84

Commission, welche Behufs der Ertheilung der Bewilligung zur Eröffnung einer Privat=Eisenbahn mit Dampfkraft zusammenzusetzen ist, und deren Aufgabe, §. 2 16

Concessionssystem bei Eisenbahnen. Anmerkung . . . 7 u. 15

D.

Dampfkessel, die bei Locomotiven, sind einer Probe zu unterziehen 18

Diener, öffentliche, Verletzung der Pflichten bei ihren Dienstesverrichtungen, §. 86 II. Theil des Strafgesetzbuches. Anmerkung 77

Dienstkleidung, wer dieselbe jederzeit zu tragen hat, §. 10 37

Dienstpersonale der Eisenbahnen, das, hat den Dienst in der Dienstkleidung &c. zu verrichten, §. 10 37

—— dem, der Eisenbahnen kommen die Rechte einer Wache zu, §. 42 108

Dienstvorschriften, in den, für das Betriebspersonale sind die Fälle, in welchen jederzeit die Fahrschnelligkeit zu ermäßigen ist, vorzuzeichnen, §. 7 31

—— mit welchen das Betriebspersonale zu betheilen ist, §. 8 36

—— welche der Landesstelle zur Genehmigung vorzulegen sind, §. 8 36

—— sind von dem Betriebspersonale genau zu befolgen, §. 9 37

Direction, der Eisenbahnen, deren Verantwortlichkeit, §. 23 64

—— Entschädigungspflicht der Eisenbahnen= 72

—— die, der Eisenbahn ist zunächst berufen, den ordentlichen Betrieb &c. zu überwachen, §. 24 76

—— der Unternehmung, gegen die, können Maßregeln nur von Seite der Polizei=Direction der Provinzialhauptstadt wegen Außerachtlassung des §. 26 getroffen werden, §. 29 82

Seite

Direction der Unternehmung, die, hat mit der Polizei-Direction rücksichtlich der ihr nach §. 26 obliegenden Pflichten in beständigem Verkehr zu bleiben, §. 29 . . . 82
Directoren der Unternehmung, wem die Gerichtsbarkeit über die von denselben begangenen Uebertretungen zusteht, §. 49 120
Dorfrichter, deren Zeugnisse haben volle Glaubwürdigkeit . 78

E.

Eigenschaften des Richters und Actuars zur Untersuchung von schweren Polizeiübertretungen, §. 291 II. Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung 118
Einstellung des Eisenbahnbetriebes, wann sie zu verfügen ist, §. 46 114
Eisenbahnen, siehe auch **Bahn**.
Eisenbahnfahrten, zu den, dürfen Passirscheine für ein Jahr ausgestellt werden. Anmerkung 31
Eisenbahn-Polizeigesetz,
dessen Zweck 5
dessen Wirkungskreis 5
—— das, erstreckt sich auf die ganze Monarchie, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen 5
—— das, erstreckt sich nur auf Eisenbahnen mit Dampfkraft 5
—— das, wirkt nicht zurück 128
Eisenbahn-Unternehmungen, Verfahren bei den Expropriationen zum Behufe von. Anmerkung b) 15
—— deren Verhältniß zum Postregale. Anmerkung . . . 42
Entgang des Gewinnes, Bestimmung über den, nach §. 1293 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung . 71
Entschädigungsansprüche des Publicums bei entstandenem Schaden an dem bei sich habenden Gute durch Funkenaussprühen 75
Entschädigungspflichten der Eisenbahn-Unternehmungen, ihrer Directionen oder ihrer Angestellten 72
Entzündliche Gegenstände, durch Reibung leicht, sind von der Beförderung mit Personenzügen auszuschließen, §. 15 43
Ergänzung, die Vorschriften über die, des II. Theils des Strafgesetzbuches rücksichtlich des Eisenbahnbetriebes werden nachfolgen 128
Erhebungen, welche vor der Eröffnung einer Privat-Eisenbahn mit Dampfkraft commissionell zu pflegen sind, §. 2 16
Erhöhungen des Fahrpreistarifes müssen 14 Tage früher zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden, §. 6 29

Seite

Erlöschung, die, der Strafen und die Untersuchung der schweren Polizeiübertretungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes ist nach dem II. Theile des Strafgesetzbuches zu beurtheilen, §. 50 121
Eröffnen, eigenmächtiges, der Schranken ist verboten, §. 18 46
Eröffnung, zur, einer Privat-Eisenbahn mit Dampfkraft ist eine besondere Bewilligung der Landesstelle nothwendig, §. 1 6
—— der Bahn ohne Bewilligung oder vor Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen ist nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 37 a) 101
—— der Bahn, welche Erhebungen ihr vorauszugehen hätten 17
—— zur, einer Staats-Eisenbahn ist die allerhöchste Entschließung Sr. Majestät einzuholen, §. 4 18
Eröffnungs-Commission, deren Zusammensetzung und Aufgabe, §. 2 16
Expropriationen zum Behufe von Eisenbahn-Unternehmungen. Verfahren bei den, Anmerkung b) 15

F.

Fahrbedingungen, die, für die Reisenden sind allgemein bekannt zu machen, §. 6 29
—— Aenderungen in den, müssen 14 Tage früher zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden, §. 6 30
Fahrgeld. Ueber die Rückzahlung des erlegten, in den Fällen des §. 13 41
Fahrkarten, unrichtige, oder Abgang derselben. Behandlung der Reisenden in derlei Fällen, §. 13 40
Fahrordnung, die, ist sorgfältig zu beobachten, §. 6 . . 29
Fahrordnungen, die, sind öffentlich kund zu machen und in den Bahnhöfen und Aufnahmsplätzen anzuheften, §. 6 29
Fahrpreistariffe, die, sind öffentlich kund zu machen und in allen Bahnhöfen und Aufnahmsplätzen anzuheften, §. 6 29
Fahrpreistariffs-Erhöhungen müssen 14 Tage früher zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden, §. 6 30
Fahrschnelligkeit nach den früheren gesetzlichen Bestimmungen 32
—— wann das höchste Ausmaß derselben zu verringern ist, §. 7 31
—— die, ist bei Personenzügen auf 6 Meilen, bei Lastzügen auf 4 Meilen in der Stunde festgesetzt, §. 7 31
—— die Fälle, in denen dieselben jederzeit zu ermäßigen ist,

Seit

sind dem Betriebspersonale in den Diensteevorschriften (§. 8) zur Richtschnur vorzuzeichnen, §. 7 31
Fahrschnelligkeit bei Nachfahrten ist auf 2 Meilen in einer Stunde festgesetzt. Anmerkung 1) 34
Fahrt, während der, ist das Besteigen der Wagen verboten. 1. Anmerkung 45
—— während der, ist das Oeffnen der Wagenthüren verboten. 2. Anmerkung 45
—— die Vornahme einer, bei einem schadhaften Zustande der Bahn oder mit schlechten Betriebsmitteln ist nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 37 d) 101
Fahrzeit, die, muß genau eingehalten werden, §. 6 . . 29
Feldfrüchte, zur Einfuhr bereit liegende, sind in thunlichste Entfernung von der Bahn zu bringen, §. 21 . . . 54
Feuerfangende Gegenstände sind von der Beförderung mit den Personenzügen auszuschließen, §. 15 43
—— Stoffe, deren freie Lagerung im Bereiche der Feuersgefahr der Bahn ist zu vermeiden, §. 21 54
Feuersgefahr, deren Verhinderung für die in der Nähe der Eisenbahn. befindlichen Gebäude. Verordnung des böhmischen Guberniums. Anmerkung 58
—— durch Aussprühen der Kohlentheile aus den Locomotiven. Vorschriften zu deren Verhinderung 60
Finanzwache, den Individuen der, ist in Niederösterreich das Betreten der Eisenbahntracen unbedingt gestattet. Anmerkung 51
Funkenapparate Klein'sche, deren Begünstigung . . . 60
—— Berlin-Potsdamer und New-Yorker-Harlemer. Gestattung der Holzheizung bei deren Benützung auf der Gloggnitzer Bahn 61
Funkenaussprühen, Entschädigungsansprüche bei einem entstandenen Schaden an dem Gute, welches die Reisenden bei sich haben dürfen 75
—— der Locomotive. Vorschrift zur Verhinderung der dabei entstehenden Feuersgefahr 60

G.

Gänserndorf, in der Nordbahn-Station, findet die Paßmanipulation für Wien Statt. Anmerkung 31
Gebirgsgegenden, Vorschriften zur Verhüthung von Unglücksfällen auf Eisenbahnen in, §. 22 62
insbesondere bei Staats-Eisenbahnen. Anmerkung . . 63

Seite

Gefällsvorschriften, auf deren Beobachtung sind die Reisenden in der Fahrordnung ꝛc. aufmerksam zu machen, §. 6 30
Gegenstände, deren Versendung der k. k. Postanstalt vorbehalten ist, wenn sie mit Privat-Eisenbahnen befördert werden dürfen, §. 14 42
—— welche von der Beförderung mit Personenzügen ausgeschlossen sind, §. 15 43
Geldstrafe, in welchen Local-Armenfond die im §. 46 verhängte Geldstrafe einzufließen hat 114
Gemeinde-Vorstände, die, in Tirol sind zur Assistenzleistung bei Arretirungen verpflichtet 78
General-Direction für Staats-Eisenbahnen. Geschäftsverfahren und Wirkungskreis. Anmerkung 19
—— für Staats-Eisenbahnen, die, hat die Nachweisungen Behufs der Eröffnung der Staats-Eisenbahnen zu liefern, §. 4 18
Gerichtsbarkeit, die, in schweren Polizeiübertretungen gegen das Eisenbahn-Polizeigesetz steht der Polizei-Direction der Provinz ꝛc. zu, §. 47 115
—— in schweren Polizeiübertretungen. In wie ferne die dießfälligen Ausnahmen des II. Theils des Strafgesetzbuches auch auf Uebertreter dieses Eisenbahn-Polizeigesetzes Anwendung finden 116
—— in schweren Polizeiübertretungen, Zusammensetzung der Behörde, welche diese Gerichtsbarkeit ausübt, §. 290 II. Theil des Strafgesetzbuches. Anmerkung 118
—— die, über Polizeivergehen gegen das Eisenbahnpolizeigesetz. Wann sie der Polizei-Direction der Provinz und wann sie der Ortsobrigkeit zusteht, §. 48 119
—— die, über die Uebertretungen der einzelnen Mitglieder oder Directoren der Unternehmung stehet der Polizei-Direction der Provinz zu, wo die Direction ihren Sitz hat, §. 49 120
—— über politische Vergehen, wem sie zustehe. 2. Anmerkung 125
Geschäftsverfahren und Wirkungskreis der General-Direction für Staats-Eisenbahnen. Anmerkung 19
Geschworne, deren Zeugnisse haben volle Glaubwürdigkeit 78
Gesetzbuch, allgemeines bürgerliches, nach dem, und dem II. Theile des Strafgesetzbuches ist die Haftung für erlittene Beschädigungen zu beurtheilen, §. 23 66
—— allg. bürgerl., §§. 1293 bis 1297, 1299 und 1304 über Schaden und Schadenersatz. Anmerkung 71
Gewaltthätigkeit, öffentliche, Bestrafung des Verbrechens der, durch boshafte Beschädigungen an Eisenbahnen. Anm. 86

Seite

Gewinn, Entgang des, Bestimmung über den, nach §. 1293 des allgem. bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung . . 71
Glaubwürdigkeit, volle, der Angestellten der Bahn, zu Beweisen, §. 51 122
—— Erfordernisse zur, eines Zeugen nach §. 366 des II. Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung 123
Gloggnitzer Eisenbahn, bei der, findet die Paßmanipulation für Wien zu Wr. Neustadt Statt. Anmerkung . . 31
—— für die, ist der Zwischenraum bei den einzelnen Zügen auf eine Viertelstunde festgesetzt 33
—— das Hinaustreten auf die Plattform ihrer Wagen ist verboten. 2. Anmerkung 45
—— der, ist die Holzfeuerung bei Locomotiven mit dem Berlin-Potsdamer und New-Yorker-Harlemer Funkenapparate ausdrücklich gestattet 61
—— Aufstellung eines Betriebs-Commissärs für die . . . 79
Gnadenweg bei den Uebertretungen gegen dieses Gesetz . . 121

H.

Haftung, die, für erlittene Beschädigungen ist nach dem allg. bürgerlichen Gesetzbuche und dem II. Theile des Strafgesetzbuches zu beurtheilen, §. 23 66
Hinaustreten, das, auf die vor den Wagenthüren befindliche Plattform der Wagen auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn ist verboten. 2. Anmerkung 45
Holzfeuerung. Vorschriften über 60
—— die, ist der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn bei den Locomotiven mit dem Berlin-Potsdamer und New-York-Harlemer Funkenapparate ausdrücklich gestattet . . . 61

I.

Individuen, vom Eisenbahndienste ausgeschlossene, dürfen vor Ablauf der Ausschließungsdauer oder Aufhebung derselben bei keiner Eisenbahn mit Dampfkraft, angestellt werden, §. 44 111
Instructionen, siehe auch **Diensteslvorschriften**.
—— die, für die k. k. Commissäre, haben auch die besonderen Bestimmungen wegen Ueberwachung des ordentlichen Betriebes der Bahnen zu enthalten, §. 30 83

Seite

Instructionen, die, für das Bahnbetriebspersonale, werden nachfolgen 127

Jägern, den herrschaftlichen, ist das Betreten der Eisenbahnen verboten. Anmerkung 49

K.

Klein'sche Funkenapparate, Begünstigungen bei deren Anwendung 60

Knallpräparate sind von der Beförderung mit den Personenzügen auszuschließen, §. 15 43

Krankheit. Personen mit äußeren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit können von der Aufnahme und Weiterfahrt ausgeschlossen werden. Ausnahmen hiervon, §. 13 . . 40

L.

Lagerung, freie, von leicht feuerfangenden Stoffen im Bereiche der Feuersgefahr der Bahn ist zu vermeiden, §. 21 . . 54

Landesstelle, welche die Bewilligung zur Eröffnung einer Privat-Eisenbahn mit Dampfkraft zu ertheilen hat, §. 1 . 6

——— welche Dienstesvorschriften ihr zur Genehmigung vorzulegen sind, §. 8 36

——— der, steht die Leitung der Oberaufsicht über den Eisenbahnbetrieb in allen seinen Theilen zu, §. 28 . . . 80

——— der, steht das Recht zu, einzelne Individuen vom Betriebsdienste auszuschließen, §. 43 109

——— die, hat den Betrieb einzustellen bei einem Gefahr drohenden Zustande der Bahn oder der Betriebsmittel, §. 46 114

Lastzüge, die, dürfen nur 4 Meilen in einer Stunde zurücklegen, §. 7 31

Legen, das, von was immer für Gegenständen auf die Schienen ꝛc. ist verboten, §. 20 53

Locomotive mit weniger als drei Räderpaaren sind verboten, §. 2 17

——— die Dampfkessel der, sind einer Probe zu unterziehen . 18

——— das Abkoppeln der, während der Fahrt ist verboten 1) 34

——— Verwendung mehrerer bei einem Wagenzuge ist verboten 1) 34

——— Nachschieben mit einem zweiten ist verboten 1) . . . 34

——— Vorschriften zur Verhinderung der Feuersgefahr durch das Aussprühen von Kohlentheilen aus den 60

Locomotivführer, siehe **Maschinenführer**.

Seite

M.

Maschinenführer, wer als solcher verwendet werden darf . 39
—— die, haben sich einer Prüfung bei dem k. k. polytechnischen Institute zu unterziehen 39
Maß der Verantwortlichkeit beim Eisenbahnbetriebe, §. 23 . 66
Maßregeln gegen die Unternehmung oder die Direction derselben, wegen Außerachtlassung der Vorschriften des §. 26 können nur von der Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz (§. 28) getroffen werden, §. 29 82
Mitglieder der Unternehmung. Wem die Gerichtsbarkeit über die von ihnen begangenen Uebertretungen zusteht, §. 49 120
Mitschuldige und **Theilnehmer** einer Uebertretung. Erklärung des Begriffes nach §. 5 des I. Theils des Strafgesetzbuches. 1. und 2. Anmerkung 91

N.

Nachschieben, das, mit einem zweiten Locomotive ist verboten 1) 34
Nachtfahrten, Vorsichten bei den. Anmerkung 34
—— dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von 2 Meilen in einer Stunde Statt finden. Anmerkung 1) 34
Neustadt. In der Südbahn-Station Wr. findet die Paßmanipulation für Wien Statt. Anmerkung 31
New-York-Harlemer Funkenapparate. Gestattung der Holzheizung bei ihrer Benützung 61
Niederösterreich, in, ist das Betreten der Eisenbahntracen den Individuen der Finanzwache unbedingt gestattet. Anmerk. 51
Nordbahn, Kaiser Ferdinands-, auf der, findet die Paßmanipulation für Wien zu Gänserndorf und Stockerau Statt. Anmerkung 31
—— Kaiser Ferdinands-, auf der, ist der Zwischenraum für die einzelnen Züge auf eine halbe Stunde festgesetzt . . . 33
—— Kaiser Ferdinands-, Aufstellung eines Betriebs-Commissärs für die 79

O.

Oberaufsicht, die Leitung der, über den Eisenbahnbetrieb in allen seinen Theilen steht den Länderstellen zu, §. 28 . 80
—— die, der Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz. In welchen Fällen dieselbe ein Einschreiten zur Folge haben wird 81

Seite

Oeffnen, das, der Wagenthüren während der Fahrt ist verboten. 2. Anmerkung 45

Ortsobrigkeit, wann ihr die Gerichtsbarkeit über Polizeivergehen gegen dieses Eisenbahn-Polizeigesetz zusteht, §. 48 119

P.

Parere, ärztliche, Vorschriften über deren Abfassung bei schweren Verwundungen ꝛc. Anmerkungen 94

Paß- und Gefällsvorschriften, auf deren Beobachtung sind die Reisenden in den Fahrordnungen ꝛc. aufmerksam zu machen, §. 6 30

Paßmanipulation, die, für Wien ist auf der Nordbahn nach Gänserndorf und Stockerau, und auf der Südbahn nach Wr. Neustadt hinausgerückt worden. Anmerkung . . . 31

Passirscheine auf ein Jahr zu den Fahrten auf den Eisenbahnen dürfen von der k. k. Polizei-Oberdirection wohl accreditirten Personen ausgestellt werden. Anmerkung . 31

Personale, siehe **Aufsichts-** und **Betriebspersonale.**

Personen, wohlaccreditirten, dürfen zu den Fahrten auf den Eisenbahnen Passirscheine auf ein Jahr ausgestellt werden. Anmerkung 31

Personenzüge, die, dürfen nur sechs Meilen in einer Stunde zurücklegen, §. 7 31

—— welche Gegenstände von der Beförderung mit denselben auszuschließen sind, §. 15 43

Pflichten derjenigen, welche die Bahn zur Reise oder zur Versendung von Sachen benützen, §. 16 44

Plattform, das Hinaustreten auf die Plattform vor den Wagenthüren der Wagen bei der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn ist verboten. 2. Anmerkung 45

Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz, Zusammenstellung der Fälle, in welchen sie, wegen Unregelmäßigkeiten beim Eisenbahnbetriebe einzuschreiten hat 81

——— der, steht das Recht zu, gegen die Unternehmung oder deren Direction, wegen Nichtbefolgung der §§. 26 und 29 Maßregeln zu treffen, §. 29 82

——— mit der, hat die Direction und das Aufsichtspersonale wegen Beobachtung der Pflichten des §. 26 in beständigem Verkehr zu bleiben, §. 29 82

Polizei-Direction der Provinz, der, steht die Gerichtsbarkeit in schweren Polizeiübertretungen gegen dieses Eisenbahn-Polizeigesetz zu, §. 47 115

Seite

Polizei=Direction der Provinz, wann ihr die Gerichtsbarkeit über Polizeivergehen gegen dieses Eisenbahn-Polizeigesetz zusteht, §. 48 119
Polizei=Oberdirection, die, darf Passirscheine auf ein Jahr zu Fahrten für die Eisenbahn ausstellen. Anmerkung . 31
Polizeivergehen, welche Uebertretungen der Dienstesvorschriften als solche zu bestrafen sind, §. 39 104
—— gegen das Eisenbahn-Polizeigesetz, wem die Gerichtsbarkeit über dieselben zusteht, §. 48 119
—— beim Eisenbahnbetriebe, das Verfahren über, hat nach den hierüber bestehenden Vorschriften Statt zu finden, §. 52 124
—— Bedingungen zur Verjährung bei. Anmerkung . . . 124
—— Verjährungszeit bei. 1. Anmerkung 125
—— wem die Gerichtsbarkeit hierüber zusteht. 2. Anmerkung 125
—— Recursfrist bei. 1. Anmerkung 126
—— Begnadigungsrecht bei. 2. Anmerkung 126
Postregale, Verhältniß der Eisenbahn=Unternehmungen zum. Anmerkung 42
Privat=Eisenbahnen, Bewilligung von Bauten bei. Anmerk. 56
Privat=Vereine, Aufstellung l. f. Commissäre bei denselben, lit. b) 84
Probe, alle Dampfkessel der zu benützenden Locomotive sind einer Probe zu unterziehen 18
Provinzen, auf welche sich dieses Eisenbahngesetz nicht erstreckt 5
Publicum, Verantwortlichkeit des, beim Eisenbahnverkehre, §. 23 64
—— Entschädigungsansprüche des Publicums bei einem durch Funkenaussprühen an dem bei sich habenden Gute entstandenen Schaden 75
—— Bestrafung der von demselben in Bezug auf den Eisenbahnverkehr begangenen Uebertretungen, a) in den Fällen der §§. 34, 35 und 36, nach §. 40 104
b) in Fällen der §§. 15, 19, 20, 21 und 22 nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches, §. 41 106
—— Bestrafung der von Seite desselben begangenen wörtlichen oder thätlichen Beleidigungen des Aufsichts- oder Betriebspersonales in Ausübung ihres Dienstes nach den §§. 72 und 73 II. Theils des Strafgesetzbuches, §. 42 . . . 108

Q.

Quellen des Schadens nach §. 1294 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung 71

R.

Seite

Räume zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände in der Nähe der Bahn sind zu verschließen, §. 21 54
Regreßrecht der Unternehmung gegen die Schuldtragenden, im Falle einer Bestrafung, §. 45 112
Recurse, von dem, gegen die verweigerte Bewilligung zur Eröffnung einer Privat-Eisenbahn mit Dampfkraft . 18
Recursfrist bei Polizeivergehen. 1. Anmerkung 126
Recursweg bei der Uebertretung dieses Gesetzes . . . 121
Reisende, die Fahrbedingungen für die ꝛc., sind allgemein bekannt zu machen, §. 6 29
—— die sind auf die Beobachtung der Paß- und Gefällsvorschriften in den Fahrordnungen ꝛc. aufmerksam zu machen, § 6 30
—— welche von der Aufnahme und Weiterfahrt ausgeschlossen sind, und unter welchen Bedingungen diese dennoch befördert werden können, §. 13 40
—— Behandlung der mit unrichtigen Fahrkarten oder ohne derselben betretenen, §. 13 40
—— deren Pflichten gegen die Bahnunternehmungen, §. 16 44
—— für die, hat ein Beschwerdebuch in jedem Bahnhofe und an jedem Aufnahmsorte bereit zu liegen, §. 17 . . . 46
—— der Eisenbahnen können Passirscheine auf ein Jahr ertheilt werden. Anmerkung 31
—— den, ist in Bezug auf die Betriebsmittel nur die Benützung des Wagens zur Fahrt erlaubt, §. 20 53
Richter in schweren Polizeiübertretungen, Eigenschaften desselben, §. 291 II. Theils des Strafgesetzbuches. Anmerk. 118
Rückzahlung, über die, des erlegten Fahrgeldes in den Fällen des §. 13 41

S.

Sachverständige, in wie ferne bei entstandenem Schaden ein Verschulden von Seite der Sachverständigen vermuthet werden kann, §. 1299 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung 71
Schaden, worin derselbe bestehe, und wie er sich vom Entgange des Gewinnes unterscheide, §. 1293 des allgem. bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung 71
—— Quellen des, nach §. 1294 des allgem. bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung 71

Seite

Schadenersatz, Verbindlichkeit zum, bei einem Schaden aus Verschulden nach §. 1295 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung 71

Scheuwerden der Thiere, Vorsicht gegen das, bei Annäherung zur Bahn, §. 18 47

Schienen, das Legen oder Werfen von was immer für Gegenständen auf die Bahnschienen ist verboten, §. 20 . 53

Schießpulver ist von der Beförderung mit den Personenzügen auszuschließen, §. 15 43

Schranken bei Eisenbahnen, deren eigenmächtiges Eröffnen ist verboten, §. 18 46

Schriften und Amtspackete ꝛc., Bestimmung über deren Versendung mit Privat-Eisenbahnen, §. 14 42

Sicherheit, körperliche, als schwere Polizeiübertretungen gegen die, nach §. 183 **II.** Theil des Strafgesetzbuches sind die Uebertretungen der in den §§. 15, 19, 20, 21 und 22 enthaltenen Vorschriften zu bestrafen, §. 41 106

—— körperliche, Uebertretungen des Eisenbahn-Betriebspersonales, welche als schwere Polizeiübertretungen gegen die, nach §. 183 **II.** Theils des Strafgesetzbuches zu behandeln sind, §. 37 101

Siebenbürgen, auf Ungarn und, hat das Eisenbahn-Polizeigesetz keine Anwendung 5

Staats-Eisenbahnen, zu deren Eröffnung ist die allerhöchste Entscheidung Sr. Majestät einzuholen, §. 4 18

—— Bewilligung von Bauten bei. Anmerkung 57

—— Generaldirection für, siehe **General-Direction** für Staats-Eisenbahnen.

Stockerau, in der Nordbahn-Station zu, findet die Paßmanipulation für Wien Statt. Anmerkung 31

Strafbestimmungen rücksichtlich des Eisenbahn-Polizeigesetzes, §§. 31—46 85

Strafe, der gesetzlichen, unterliegen überhaupt alle Uebertretungen der Eisenbahnvorschriften und Instructionen, §. 31 85

—— für jene Uebertretungen, welche sich als Verbrechen oder als Versuch desselben darstellen, nach dem **I.** Theile des Strafgesetzbuches, §. 32 86

—— insbesondere des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung an Eisenbahnen. Anmerkung 86

—— für jene Uebertretungen, welche sich als schwere Polizei-

Seite

übertretungen darstellen nach dem II. Theile des Strafgesetzbuches, §. 33 87
Strafe der von dem Eisenbahnpersonale begangenen Verschulden, welche die schwere Verwundung oder den Tod eines Menschen zur Folge haben, nach §. 34 89
—— der von dem Eisenbahnpersonale begangenen Verschulden, welche einen Unfall zur Folge haben, welcher mit einer körperlichen Verletzung, oder mit einer Gefahr für die Gesundheit oder das Leben Anderer verbunden war, nach §. 35 98
Strafen, die Arrest-, des Eisenbahn-Polizeigesetzes können auch angemessen verschärft werden, §. 36 99
Arten der Verschärfung 100
—— für jene Uebertretungen von Seite des Eisenbahn-Betriebspersonales, welche von keinem nachtheiligen Erfolge begleitet waren, §. 37 101
—— der thätlichen Beleidigungen von Seite des Aufsichts- und Betriebspersonales in ihren Dienstverrichtungen nach den §§. 86 und 87 II. Theils des Strafgesetzbuches, §. 38 103
—— der als Polizeivergehen erklärten Uebertretungen der Dienstesvorschriften, §. 39 104
—— für die vom Publicum beim Eisenbahnverkehre begangenen Uebertretungen, §. 40 104
—— für die Uebertretungen der in den §§. 15, 19, 20, 21 und 22 gegebenen Vorschriften, §. 41 106
—— der wörtlichen und thätlichen Beleidigungen der Eisenbahn-Angestellten in Ausübung ihres Dienstes von Seite des Publicums, nach den §§. 72 und 73 II. Theils des Strafgesetzbuches, §. 42 108
—— der Ausschließung vom Betriebsdienste; von wem und wann sie zu verhängen ist, §. 43 109
—— der Unternehmung, welche die ihr obliegenden Verbindlichkeiten zu erfüllen unterläßt, §. 45 112
—— Geld-, in welchen Local-Armenfond dieselben zu fließen haben 114
Strafgesetzbuch I. Theils, welche Uebertretungen der Eisenbahnvorschriften und Instructionen ꝛc. nach demselben zu behandeln sind, §. 32 86
—— II. Theils, nach dem, und dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche ist die Haftung für erlittene Beschädigungen zu beurtheilen, §. 23 66
—— II. Theils, welche Uebertretungen der Eisenbahnvorschrif-

Seite

ten und Instructionen ꝛc. nach demselben zu behandeln sind, §. 33 87
Strafgesetzbuch II. Theils, die Vorschriften über die Ergänzung und Abänderung desselben mit Rücksicht auf den Eisenbahnbetrieb werden nachfolgen 128

T.

Tariffe, siehe **Fahrpreistariffe.**
Terrainsveränderungen und Bauführungen in der Umgebung der Eisenbahnen. Vorschriften bei, §. 21 . . . 54
Theilnehmer und Mitschuldige einer Uebertretung. Erklärung des Begriffes, nach §. 5 I. Theils des Strafgesetzbuches. 1. und 2. Anmerkung 91
Thiere, Vorsichten bei deren Annäherung zur Bahn, §. 18 47
Thüren, das Oeffnen der Wagen-, während der Fahrt ist verboten. 2. Anmerkung 45
Tod eines Menschen, Bestrafung eines jeden Verschuldens, der beim Eisenbahnbetriebe Angestellten, durch welches der, erfolgt ist, nach §. 34 89
Treiben des Viehes in der Nähe der Bahn; Vorsichten bei dem, §. 19 51
Trunkenheit, Personen im Zustande der, können von der Aufnahme und Weiterfahrt ausgeschlossen werden, §. 13 40

U.

Uebergang über die Bahn, wo und wann derselbe gestattet ist, §. 18 46
Ueberladen der Wagen, Vorsichten gegen das. Anmerkung . 35
Uebertreter, die, der Eisenbahnvorschriften sind von den Aufsichts-Individuen der Eisenbahnen anzuhalten, §. 25 76
Uebertretungen, schwere Polizei-, gegen die Pflichten eines öffentlichen Amtes, nach §. 86 II. Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung 77
—— der Eisenbahnvorschriften und Instructionen sind auch ohne bösen Vorsatz strafbar, §. 31 85
—— welche das Eisenbahn-Polizeigesetz überhaupt strafbar erklärt, §. 31 85
—— der Eisenbahnvorschriften und Instructionen ꝛc., welche sich als Verbrechen oder als Versuch eines Verbrechens

Seite

darstellen, sind nach dem I. Theile des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 32 86

Uebertretungen, welche sich insbesondere als das Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung an Eisenbahnen darstellen. Anmerkung . 86

—— der Eisenbahnvorschriften und Instructionen &c., welche sich als schwere Polizeiübertretungen darstellen, sind nach dem II. Theile des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 33 87

—— Auch bei schweren Polizeiübertretungen ist der Versuch strafbar 88

—— des Betriebspersonales durch ein Verschulden, welches die schwere Verwundung oder den Tod eines Menschen zur Folge hatte. Bestrafung nach §. 34 89

—— Mitschuldige und Theilnehmer der, Erklärung des Begriffes nach §. 5 I. Theils des Strafgesetzbuches. 1. und 2. Anmerkung 91

—— des Betriebspersonales in Folge eines Verschuldens, welches einen Unfall zur Folge hatte, mit dem eine körperliche Verletznng oder eine Gefahr für die Gesundheit oder das Leben Anderer verbunden war, sind nach §. 35 zu bestrafen 98

—— des Eisenbahn-Betriebspersonales, welche auch ohne nachtheiligen Erfolg, nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafeu sind, §. 37 101

—— des Aufsichts- und Betriebspersonales, welche nach den §§. 86 und 87 des II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen sind, §. 38 103

—— der Dienstesvorschriften, welche ein bloßes Polizeivergehen begründen, §. 39 104

—— Bestrafung der, des Publicums beim Eisenbahnverkehr, §. 40 104

—— der in den §§. 15, 19, 20, 21 und 22 gegebenen Vorschriften sind nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu behandeln, §. 41 106

—— des Publicums durch wörtliche oder thätliche Beleidigungen der Eisenbahn-Angestellten in Ausübung ihres Dienstes sind nach den §§. 72 und 73 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 42 108

—— der Unternehmungen selbst, wie sie zu bestrafen sind, §. 45 112

—— schwere Polizei-, gegen dieses Eisenbahngesetz; wem die Gerichtsbarkeit über dieselbe zusteht, §. 47 115

—— die Gerichtsbarkeit über die, einzelner Mitglieder oder Directoren der Unternehmung steht der Polizei-Direction

Seite

der Hauptstadt der Provinz zu, wo die Direction ihren Sitz hat, §. 49 120

Uebertretungen, die schweren Polizei-, gegen dieses Eisenbahn-Polizeigesetz unterliegen rücksichtlich der Erlöschung und des Verfahrens im Allgemeinen der Anordnung des II. Theils des Strafgesetzbuches, §. 50 121

—— gegen dieses Gesetz, Recurs- und Gnadenweg bei, . 121

—— welche vor der Publication dieses Gesetzes begangen wurden, unterliegen demselben nicht 128

Umstände, unter welchen die Fahrschnelligkeit zu verringern ist, §. 7 31

Unfall, ein, welcher mit Gefahr für das Leben oder die Gesundheit Anderer verbunden war, falls derselbe durch Verschulden des Betriebspersonales herbeigeführt worden ist, unterliegt der Bestrafung nach §. 35 98

Unfolgsamkeit, wegen einer, gegen das Eisenbahn-Betriebspersonale können Reisende von der Aufnahme und Weiterreise ausgeschlossen werden, §. 13 40

Ungarn, auf, und Siebenbürgen hat das vorliegende Polizeigesetz für Eisenbahnen keine Anwendung 5

Unglücksfälle, Vorschriften zu deren Verhütung auf Eisenbahnen an Bergabhängen und in Gebirgsgegenden, §. 22 62

insbesondere bei Staats-Eisenbahnen. Anmerkung . . 63

Unregelmäßigkeit im Eisenbahnbetriebe. Zusammenstellung jener Fälle, in welchen die k. k. Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz einzuschreiten hat 81

Unternehmungen, Eisenbahn-, deren Verpflichtungen, §§. 1 bis 15 6

—— Betriebs-, Verantwortlichkeit der, und ihrer Angestellten, §. 23 64

—— Entschädigungspflichten der 72

—— die Angestellten und die Direction derselben sind zunächst berufen, den ordentlichen Betrieb zu überwachen ꝛc., §. 24 76

—— gegen die, können wegen Außerachtlassung der Vorschriften des §. 26 nur von der Polizei-Direction der Hauptstadt der Provinz Maßregeln getroffen werden, §. 29 . 82

—— Bestrafung der, wenn sie die ihnen obliegenden Verbindlichkeiten zu erfüllen unterlassen, §. 45 112

—— deren Regreßrecht gegen den Schuldtragenden, im Falle einer Bestrafung, §. 45 112

—— Gerichtsbarkeit, über die von den einzelnen Mitgliedern oder der Direction derselben begangenen Uebertretungen. §. 49 120

V.

	Seite
Veränderung, jede, an der Bahn und ihrem Zugehör ist verboten, §. 20	53
Verantwortlichkeit der Betriebs-Unternehmung, der Direction, der Angestellten der Unternehmung und des Publicums, §. 23	64
—— Maß der, §. 23	66
—— die dießfalls festgesetzten Bestimmungen, sind unabhängig von der Frage über die Haftung für erlittene Beschädigung, §. 23	66
—— besondere Arten der, §. 23	66
Verbrechen, alle Uebertretungen der Eisenbahnvorschriften und Betriebs-Instructionen ꝛc., welche sich als — darstellen, sind nach dem I. Theile des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 32	86
Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung an Eisenbahnen, Bestrafung des. Anmerk.	86
Verbrechen, Mitschuld und Theilnahme am, § 5 I. Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung	91
Verfahren bei Expropriationen zum Behufe von Eisenbahn-Unternehmungen. Anmerkung b)	15
—— von dem, bei Eisenbahn-Polizeiübertretungen, §§. 47 bis 52	115
—— das, bei den schweren Polizeiübertretungen gegen dieses Gesetz hat im Allgemeinen nach dem II. Theile des Strafgesetzbuches zu geschehen, §. 50	121
Ausnahmen hiervon	121
—— das, über Eisenbahn-Polizeivergehen hat nach den hierüber bestehenden Vorschriften Statt zu finden, §. 52	124
Verfall, bei einem, der Bahn oder der Betriebsmittel ist der Betrieb einzustellen, §. 46	114
Verjährungs-Bedingungen bei Polizeivergehen. Anmerkung	124
Verjährungszeit bei Polizeivergehen. 1. Anmerkung	125
Verletzung, körperliche, Bestrafung eines Verschuldens der beim Eisenbahnbetriebe Angestellten, im Falle dadurch eine, herbeigeführt würde, §. 35	98
Vermuthung, in wie ferne die, eines Verschuldens bei Entstehung eines Schadens eintritt, nach §. 1296 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung	71
Vernachlässigungen der Aufstellung oder Erhaltung der zur Verhütung von Schaden vorgeschriebenen Einfriedungen ꝛc. sind nach §. 183 II. Theils des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 37 b)	101

Seite

Verpflichtungen der Unternehmungen und ihrer Angestellten, §§. 1—15 6
Verrückung, jede, an der Bahn und ihrem Zugehör ist verboten, §. 20 53
Verschärfung der im Eisenbahn-Polizeigesetze ausgesprochenen Arreststrafen, §. 36 99
—— Arten der 100
Verschluß, für den, der Räume in der Nähe der Bahnen zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände ist zu sorgen, §. 21 54
Verschulden, Erklärung des Begriffes eines, nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche §. 1294. Anmerkung . 71
—— Verbindlichkeit zum Schadenersatz bei einem Schaden aus, §. 1295 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung 71
—— in wie ferne ein Verschulden vermuthet werde, §§. 1296 und 1297 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, insbesondere bei Sachverständigen, §. 1299 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Anmerkung 71
—— von Seite des Beschädigten, § 1304 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches 72
—— Bestrafung der von den bei dem Eisenbahnbetriebe angestellten Personen in ihrem Dienste begangenen, wodurch die schwere Verwundung oder der Tod eines Menschen erfolgt ist, §. 34 89
Versuch, der, eines Verbrechens als Uebertretung der Eisenbahnvorschriften und Instructionen ꝛc. ist nach dem I. Theile des Strafgesetzbuches zu bestrafen, §. 32 . . 86
—— der, ist auch bei schweren Polizeiübertretungen strafbar 88
Verwendung mehrerer Locomotive bei einem Wagenzuge ist verboten 1) 34
Verwundung, schwere, Bestrafung eines jeden Verschuldens der beim Eisenbahnbetriebe Angestellten, durch welches eine — herbeigeführt wurde, §. 34 89
—— schwere, was als solche anzusehen ist 93
Verwundungen ꝛc., Vorschriften zur Abfassung der Befundscheine bei schweren. Anmerkung 94
Vieh, Vorsicht bei dessen Treiben und Weiden in der Nähe der Bahnen, §. 19 51
—— Weiden des, in der Nähe der Bahnen wurde ausdrücklich verboten. Anmerkung 52
Vorsatz, böser, ist bei Uebertretungen des Eisenbahn-Polizeigesetzes nicht erforderlich, §. 31 85
Vorschriften für jene, welche von der Bahn Gebrauch ma-

Seite

chen, oder sonst mit der Bahnanstalt in Beziehungen treten, §§. 16—22 44
Vorsichten bei Nachtfahrten. Anmerkung 34
—— gegen das Scheuwerden der Thiere bei Annäherung zur Bahn, §. 18 47
Vorsichtsmaßregeln beim Treiben und Weiden des Viehes in der Nähe der Bahnen, §. 19 51

. . . .

W.

Waarentransport-Bedingnisse, die, ꝛc. sind allgemein bekannt zu machen, §. 6 29
Wache, Rechte einer Wache kommen dem Eisenbahn-Dienstpersonale zu, §. 42 108
Wagenthüren, deren Oeffnen während der Fahrt ist verboten. 2. Anmerkung 45
Wägen, Vorsichten gegen das Ueberladen der. Anmerkung . 35
—— deren Besteigung während der Fahrt ist verboten. 1. Anmerkung 45
—— das Hinaustreten auf die Plattform der, ist verboten. 2. Anmerkung 45
Waldanlagen in der Nähe der Bahnen. Vorsicht hierbei, §. 21 55
Warnungstafeln, Aufstellung von, gegen das Betreten der Bahnen ꝛc. Anmerkung . . . . 47 u. 49
Weiden des Viehes in der Nähe der Bahnen, Vorsichten hierbei, §. 19 51
—— des Viehes in der Nähe der Bahnen wurde ausdrücklich verboten. Anmerkung 52
Weiterfahrt, welche Passagiere von der, ausgeschlossen werden können, und Ausnahmen hiervon, §. 13 40
Werfen, das, von was immer für Gegenständen auf die Schienen ꝛc. ist verboten, §. 20 53
Windbrüche in der Nähe der Eisenbahnen sind möglichst zu verhindern, §. 21 55
Wirkungskreis, auf den sich das Eisenbahn-Polizeigesetz erstreckt 5
—— und Geschäftsverfahren der General-Direction für Staats-Eisenbahnen. Anmerkung 19

Z.

	Seite
Zeugen, Erfordernisse zur Glaubwürdigkeit eines Zeugen, nach §. 366 **II.** Theils des Strafgesetzbuches. Anmerkung	123
Zeugenaussage eines Beamten, deren Wirkung nach §. 364 **II.** Theils des Strafgesetzbuches	122
Zeugenbeweis durch Angestellte der Unternehmung, §. 51 .	122
Zeugnisse der Dorfrichter und Geschwornen haben volle Glaubwürdigkeit	78
Zweck des Eisenbahn-Polizeigesetzes	5
Zwischenraum, Bestimmung eines, für die einzelnen Züge .	33

Verbesserung.

Seite 30 letzte Zeile lies Paß- statt Postvorschriften.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Lützenau, Alois Edler von

Erklärung des mit Allerhöchster Entschlichtung vom 30 Jänner 1847 genehmigten österreichischen Eisenbahn-Polizeigesetzes unter Anführung der daraus Bezug habenden einschlägigen anderweitigen Gesetze

Wien 1848

J.austr. 36 h
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10543039-6